HE

NNEN

OGAR.

HIE.

BAND.

4° A. hydr. 515 n
(4.

<36601420230011

<36601420230011

Bayer. Staatsbibliothek

GESCHICHTE

DER EISENBAHNEN

DER ÖSTERR.-UNGAR. MONARCHIE.

IV. BAND.

GESCHICHTE

DER EISENBAHNEN

DER

OESTERREICHISCH-UNGARISCHEN

MONARCHIE.

IV. BAND.



WIEN * TESCHEN * LEIPZIG.

KARL PROCHASKA

K. U. K. HOFBUCHHANDLUNG & K. U. K. HOFBUCHDRUCKEREI.

MDCCCXCIX.

KP
1806

ZUM

FÜNFZIGJÄHRIGEN REGIERUNGS-JUBILÄUM

SEINER KAISERLICHEN UND KÖNIGLICH-

APOSTOLISCHEN MAJESTÄT

FRANZ JOSEPH I.

UNTER DEM PROTECTORATE
SR. EXC. DES K. U. K. GEHEIMEN RATHES HERRN
DR. LEON RITTER v. BILIŃSKI
MINISTER A. D. ETC. ETC.

UNTER BESONDERER FÖRDERUNG
SR. EXC. DES K. U. K. GEHEIMEN RATHES HERRN
FML. EMIL FREIHERR v. GUTTENBERG
MINISTER A. D. ETC. ETC.

UNTER MITWIRKUNG

DES K. U. K. REICHSKRIEGSMINISTERIUMS

UND

HERVORRAGENDER FACHMÄNNER

HERAUSGEGEBEN

VOM

OESTERREICHISCHEN EISENBAHNBEAMTEN-VEREIN.

UNTER MITWIRKUNG DER FACHREFERENTEN:

WILHELM AST, K. K. REGIERUNGSRATH,

HANS KARGL, K. K. MINISTERIALRATH A. D., DR. FRANZ LIHARZIK, K. K. SECTIONSCHEF

UND DES REDACTIONS-COMITÉS:

FRANZ BAUER, ALFRED BIRK, THEODOR BOCK, KARL GÖLSDORF, FRANZ MÄHLING,
JOSEF SCHLÜSSELBERGER

REDIGIRT

VON

HERMANN STRACH.

Bayerische
Staatsbibliothek
München

ALLE RECHTE, DAS GESAMMTE WERK BETREFFEND,
BEHALTEN SICH DAS REDACTIONS-COMITÉ UND DIE VERLAGSHANDLUNG VOR.

Die Entwicklung der Eisenbahn-Gesetzgebung in Oesterreich.

Von

DR. VICTOR RÖLL,
Ministerialrath im k. k. Eisenbahn-Ministerium.

Bayerische
Staatsbibliothek
München

Die Entwicklung der Eisenbahn-Gesetzgebung.

Erste Periode [1824—1848].

1. Die Privilegiums-Urkunden der Holz- und Eisenbahnen.

Das Privilegium der Nordbahn.

Die kaiserliche Privilegiums-Urkunde vom 7. September 1824, welche dem Professor Franz Ritter von Gerstner zur Errichtung einer Holz- und Eisenbahn zwischen der Moldau und Donau ertheilt wurde, bildet den ältesten Act der österreichischen Eisenbahn-Gesetzgebung. Diese Urkunde ist ein glänzendes Denkmal der Weisheit der damaligen österreichischen Regierung, welche sich durch die Vorurtheile ihrer Zeit in der Erkenntnis der Bedeutung des neuen Verkehrsmittels nicht beirren liess und durch Zugestehung wohlwollender Bedingungen das Zustandekommen jenes ältesten Eisenbahn-Projects zu ermöglichen bestrebt war.

Allerdings gewährte die Staatsverwaltung dem Unternehmen mit Rücksicht auf die finanzielle Lage des Staates, wegen deren wohl auch die von der böhmischen Landesstelle warm empfohlene Ausführung der Bahn auf Staatskosten nicht als opportun erachtet worden war, keine unmittelbare Staatsunterstützung, dagegen räumte sie den Unternehmern das Enteignungsrecht in gleichem Umfange wie bei Anlage öffentlicher Strassen ein, dehnte die Privilegiumsdauer auf 50 Jahre aus, nach deren Ablauf die Bahn freiverfügbares Eigenthum der Unternehmer bleiben sollte und stellte nach Ablauf der Privilegialjahre die Erneuerung des Privilegiums in Aussicht, falls sich die Unternehmung als nützlich bewährt haben sollte; sie beanspruchte von den Unternehmern keine Begünstigung bei den Frachtpreisen für Transporte zu öffentlichen Zwecken, sie nahm auch keine Tarifhoheit für sich in Anspruch und überliess die Bestimmung der Frachtpreise ganz dem Ermessen der Unternehmung, sie sah von der Einhebung von Weg- und Brückenmauthen ab und verpflichtete sich schliesslich, die mit dem Charakter der Ausschliesslichkeit privilegirte Anlage vor Concurrenz-Unternehmungen zu schützen.

Die Privilegiums-Urkunde der Linz-Budweiser Pferdebahn, welche schon an sich als eine der ältesten ihrer Art besonderes Interesse in Anspruch nimmt, erlangte auch noch dadurch eine weitergehende Bedeutung, dass die Privilegiums-Urkunden für die Holz- und Eisenbahnen zwischen Prag und Pilsen vom 30. Juli 1827 und zwischen Gmunden und Linz vom 18. Juni 1832 [abgesehen von der darin »zur mehreren Begünstigung der Unternehmer« erfolgten Bestimmung des Merkantil- und Wechselgerichts am Sitze der Unternehmung als competente Instanz in Sachen der Holz- und Eisenbahn] jener ältesten Urkunde nahezu wörtlich nachgebildet wurden. Auch für die vorläufige Bewilligung der Wien-Bochniaer Eisenbahn vom 21. November 1835 und für das an Stelle dieser Bewilligung getretene definitive Privilegium der Kaiser Fer-

dinands-Nordbahn vom 6. März 1836 hat jene Privilegiums-Urkunde als Vorbild gedient. Neu war im Nordbahn-Privilegium, welches schon den Betrieb mit Pferden oder Dampfkraft vorsah, die ausdrückliche Einräumung der Berechtigung, nicht nur Güter sondern auch Personen, und zwar »unbeschadet dem Postregale«, zu befördern [vgl. Seite 6]; auch fanden in dem Nordbahn-Privilegium die dem Hofkanzlei-Decrete vom 20. Juni 1834 entnommenen Bestimmungen bezüglich des Baues und der Grundeinlösung [vgl. Seite 5] sowie die Bestimmung Aufnahme, dass eine Befreiung der Nordbahn von den Mauthen für die Benützung der öffentlichen Strassen und Brücken zwar nicht stattfindet, dass jedoch, wenn nachweislich die Mauthgebühren von ihrem Fuhrwerke sich auf einen grösseren Betrag belaufen würden, als ihr aus dem Gesichtspunkte einer billigen Entschädigung der Strassen- und Brückenanstalt obläge, oder wenn diese Abgabe durch die Form der Einhebung von jedem einzelnen Fuhrwerke auf ihre Unternehmung störend einwirkte, die Entrichtung eines Pauschalbetrages bewilligt werden würde.*)

2. *Die ersten Anfänge allgemeiner Eisenbahn-Vorschriften.*

Neben dem Inhalte der Concessionen blieben für die betreffenden Unternehmungen die Bestimmungen der allgemeinen Gesetze und Verordnungen massgebend und fehlte es im Uebrigen noch an besonderen Vorschriften für Eisenbahnen, insbesondere über die Vorbehalte, unter welchen Eisenbahn-Concessionen an Privat-Unternehmer verliehen werden sollen. Es war begreiflich, dass die Regierung mit dem Erlasse eines allgemeinen Eisenbahn-Gesetzes insolange zögerte, als ihr nicht hinlängliche Erfahrungen zu diesem Zwecke vorzuliegen schienen.

Die älteste allgemeine Norm, welche in Bezug auf das Eisenbahnwesen erlassen wurde, enthielt das Hofkanzlei-Decret vom

*) Bemerkenswerth ist das überaus anerkennende Urtheil, welches Friedrich List in seinem Eisenbahn-Journal [Nr. 7 vom Jahre 1836] über die Privilegiums-Urkunde der Wien-Bochniaer Eisenbahn und im Zusammenhange damit über das Vorgehen der österreichischen Regierung fällt. Er schreibt:

»Auch ist in der Stiftungsurkunde der Wien-Bochnia-Eisenbahn-Compagnie nichts von sonstigen onerösen Bestimmungen zu lesen, wie z. B., dass die Actionäre über den Betrag ihrer bereits gemachten Einzahlungen tenent seien und dass Jedermann das Recht habe, die Eisenbahn mit eigenen Maschinen zu befahren. Die erste dieser Bestimmungen ist offenbar unnöthig und ohne Grund abschreckend, zumal da sie verhindert, die Actien au porteur zu stellen. Die Erfüllung der zweiten ist eine offenbare Unmöglichkeit. Der Fall, dass die Actionäre, nachdem sie Millionen auf ein Werk dieser Art verwendet haben, dasselbe verlassen hätten, ist weder in der alten noch in der neuen Welt vorgekommen, und wenn er je aus nicht vorherzusehenden Ursachen einträte, müsste doch wohl die Regierung mit den armen Actionären Einsicht haben und das Werk schon aus Gründen der Staatsweisheit auf eigene Rechnung, wenigstens theilweise, in brauchbaren Stand setzen. Die Befahrung der Eisenbahnen durch Concurrenz der Privaten wird Jedem, der nur eine einzige Bahn gesehen hat, als eine reine Unmöglichkeit erscheinen. Allerdings erlangen dadurch die Eisenbahn-Gesellschaften ein Monopol, aber das Publicum wird durch die Vortheile der Bahn reichlich dafür entschädigt, und am Ende steht es doch Jedem frei, die bisherigen Transportwege zu benützen und so dem Monopol zu entgehen.

Ueberhaupt gereicht das Benehmen, welches die österreichische Regierung in Sachen der Eisenbahnen beobachtet, derselben zur grössten Ehre, und es erscheint in einem glänzenden Licht, wenn wir es dem der französischen Regierung gegenüber stellen. Während Herr Thiers die Herstellung von 10 Lieues Eisenbahnen im Jahre für eine Riesenarbeit erklärt, welcher Frankreich nimmer gewachsen sei, baut Oesterreich vier Jahre lang jährlich 30 Lieues gegen Galizien hin und projectirt eine weitere Bahn von Wien nach Triest und von Venedig nach Mailand.

Die Parallele zwischen diesen Ländern wird noch interessanter, wenn wir betrachten, wie wenig in Frankreich bei grossen Mitteln und unter den günstigsten Umständen, wie viel dagegen in Oesterreich unter den ungünstigsten Umständen und bei beschränkten Mitteln geleistet wird. Während die Budweis-Linzer Bahn bei einem Transport von 400.000 Ctr. Gütern und 3000 Reisenden eine Dividende von 4% einbringt, vermag die St. Etienne-Lyoner Bahn bei einem 20 bis 30 Mal grösseren Verkehr [6 Millionen Centner Gütern und 200.000 Reisenden] kaum einen Reinertrag von 3·5% zu erschwingen. Die Sache scheint fast unglaublich und doch ist es so.«

11. März 1834, Z. 131 [Provinz.-G.-S. Böhmen, Bd. 16, S. 336 und 338], betreffend die Steuerpflicht der Eisenbahn-Unternehmungen. Danach sind Grundstücke, welche zu einer Privat-Eisenbahn gewidmet werden, aus der Besteuerung nicht auszuscheiden, da die Steuerbefreiung für Strassen nur für öffentliche Strassen gelten könne. Dasselbe gilt in Betreff der Erwerbsteuer, welche nicht blos für das eigentliche Transport-Unternehmen, sondern auch von den mit der Eisenbahn-Unternehmung verbundenen Gewerben und Hilfsunternehmungen, die nicht ausschliesslich für die Bahn, sondern auch für den Privatverkehr arbeiten und ihre Producte im Handel absetzen [Werkstätten etc.], sowie für Bahnhof-Wirthshäuser entrichtet werden muss.

Eine weitere allgemeine Norm, welche in Beziehung auf das Eisenbahnwesen in Oesterreich erlassen wurde, war durch mehrere Anstände veranlasst, welche sich bei Ausführung der Eisenbahn von Linz nach Gmunden hinsichtlich der Grundeinlösung ergeben hatten, und betraf die Grundeinlösung für Bahnzwecke und die Baubewilligung. Es ist dies die mit Decret der vereinigten Hofkanzlei vom 20. Juni 1834, Zahl 15789/1299, zur Ausgleichung solcher Anstände ergangene Normalvorschrift, welche die Baubewilligung regelt und ganz in Uebereinstimmung mit den heute geltenden Gesetzen die Entscheidung über die Zwangsabtretung den politischen Behörden, jene über die Entschädigung den Gerichten überlässt.

Die erwähnte Normalvorschrift erklärt die Eisenbahn-Unternehmung als verpflichtet, nicht nur über die Art der Errichtung anderer Strassen als der bestehenden, welche von der Eisenbahn durchschnitten werden, sowie über die Art der Uebersetzung der Bäche und Flüsse durch die Eisenbahn, sondern auch über alle übrigen Einzelheiten der Bauausführung, die speciellen Anträge vorerst der Würdigung der Landesstelle zu unterbreiten; dem Ermessen der letzteren bleibe es überlassen, ob sie selbst oder durch eine untergeordnete Behörde die Prüfung des Baudetails vornehmen wolle und welche Sachverständige hiezu beigezogen werden sollen.

Nach dem weiteren Inhalte der erwähnten Normalvorschrift hat die Landesstelle die Bauanträge der Bahnunternehmung nach vorläufiger Prüfung zu genehmigen, wenn selbe in öffentlicher Beziehung ohne Anstand befunden werden, dagegen bei obwaltenden Bedenken in dieser Richtung die Bahnunternehmung vorerst zur Beseitigung des Anstandes zu veranlassen. Sobald die Genehmigung der Landesstelle für die ganze Länge der Eisenbahn oder für einzelne Strecken derselben vorliegt, ist an die Grundbesitzer, deren Grundstücke oder Gebäude für die Eisenbahn nach den genehmigten Bauplänen benöthigt werden, der Befehl zur Abtretung des erforderlichen Flächenmasses gegen angemessene Schadloshaltung zu erlassen. Wenn eine gütliche Ausgleichung über die Ablösung der zur Eisenbahn abzutretenden Gründe und Gebäudetheile nicht zustande gekommen ist, hat die gerichtliche Schätzung einzutreten, und sobald diese vor sich gegangen und von der Eisenbahn-Unternehmung der Schätzungswerth gerichtlich hinterlegt wurde, ist die Unternehmung in dem Baue der Eisenbahn von den politischen Behörden gegen etwaige Anstände der Grundbesitzer zu schützen und die Austragung der letzteren auf den Rechtsweg zu verweisen.

Eine Frage von actueller Bedeutung behandelt das Hofkanzlei-Decret vom 3. Juli 1835, betreffend die Sonntagsruhe im Eisenbahnbetriebe. Der Direction der Ersten Eisenbahn-Gesellschaft war nämlich über Ansuchen des bischöflichen Consistoriums in Linz die Abfahrt der Frachtwagen aus den Nachtstationen an Sonn- und Feiertagen vor 9 Uhr Früh unter Androhung einer Geldstrafe von 5 fl. C.-M. für jeden einzelnen Wagen untersagt worden. Die Gesellschaft wendete sich in einer Immediateingabe an den Kaiser wegen Behebung dieses Verbotes und begründete das Einschreiten durch die bereits bestehende, keine Abänderung leidende Einrichtung der Stations- und Wechselplätze, durch das festgesetzte Stundenmass und durch die unausweichlichen Beirrungen

und bedeutenden Nachtheile, welche die Handhabung dieses Verbotes für die Beförderung der Frachtgüter sowie für das Interesse der Gesellschaft selbst offenbar herbeiführen würde. Ueber dieses Ansuchen wurde seitens der Hofkanzlei mit obigem Decrete dem böhmischen Gubernium und gleichzeitig der Regierung ob der Enns bedeutet, dass, mit Ausnahme der hohen Festtage, die gewöhnliche Beförderung der Lastwagen auf der Eisenbahn nicht zu hindern oder auf eine gewisse Zeit zu beschränken sei, dass jedoch ein Auf- oder Abladen der Eisenbahnwagen an Sonn- und Feiertagen nicht stattfinden dürfe. Zugleich wurde die Eisenbahn-Unternehmung dafür verantwortlich gemacht, dass das an Sonn- und Feiertagen bei dem Transporte der Wagen auf der Eisenbahn verwendete Personale jeder Art dem Gottesdienste ordentlich beiwohnen könne und demselben auch ordentlich beiwohne.

Eine Frage, deren Regelung die Staatsbehörden schon frühzeitig beschäftigte, war das Verhältnis der Eisenbahnen zur Post.*) Der Anlass hiezu bot sich, als die Erste Eisenbahn-Gesellschaft, welche, ohne hiezu im Privilegium eine ausdrückliche Ermächtigung zu besitzen, schon seit 1832 den Personen-Transportbetrieb, infolge von Beschwerden der Lohnkutscher im Jahre 1834 sich bemüssigt sah, mittels Majestätsgesuches um die ausdrückliche Bewilligung der Personen-Beförderung einzuschreiten. Ueber dieses Ansuchen wurde auch das Gutachten der obersten Hofpostverwaltung eingeholt. Diese stellte für die Zulassung des Personen-Transportes eine ganze Reihe von Bedingungen [vollständiger Ausschluss von Briefpostsendungen, jährliche Entschädigung für die Gestattung der Uebernahme von Frachtstücken unter 10 *kg*, Nachlass von 25% der normalen Tarife für die Beförderung der der Bahnanstalt von der Post übergebenen Fahrpostsendungen, Bau eigener, für die Postbeförderung eingerichteter Wagen, Entrichtung von 10% des Fahrgeldes der Reisenden an die Postanstalt, Einflussnahme auf die Fahrordnung].

Diese, wie man nicht verhehlen kann, weitgehenden Vorbehalte sollten nicht nur der Ersten Eisenbahn-Gesellschaft auferlegt, sondern auch in alle späteren Concessionen aufgenommen werden.

Es war beabsichtigt, die von der Oberpost-Verwaltung formulirten Vorbehalte bei Verfassung des neuen Postgesetzes zu berücksichtigen; dies unterblieb jedoch und wurde in § 19 des auf Grund der a. h. Entschliessung vom 11. Mai 1837 verlautbarten, am 1. Juli 1837 in Kraft getretenen Postgesetzes lediglich ausgesprochen, dass die Bestimmung des Verhältnisses der Eisenbahnen zum Postregale besonderen gesetzlichen Anordnungen vorbehalten sei. Bei der vorläufigen Bewilligung zur Anlage der Wien-Bochniaer Bahn vom 21. November 1835 wurde, um nicht ein Präjudiz zu schaffen, die Erlaubnis zum Personen-Transport ausdrücklich nur »unter Vorbehalt der sich aus dem Postregale für die Postverwaltung und die Posthalter ergebenden Rechte und Ansprüche« ertheilt; in ähnlicher Weise wurde auch das Gesuch der Ersten Eisenbahn-Gesellschaft um die ausdrückliche Bewilligung zum Personen-Transport mit a. h. Entschliessung vom 10. Mai 1836 [Hofkanzlei-Decret vom 18. Mai Pol. G.-S. Bd. 64, Seite 535] beschieden und die Bewilligung nur »unbeschadet dem Postregale ertheilt, in Bezug auf welches die Eisenbahn-Unternehmung sich in geeignetem Wege in die Ordnung zu setzen und nach Umständen abzufinden haben würde«.

Ueber eine Vorstellung des Freiherrn v. Rothschild gegen die der Wien-Bochniaer Bahn auferlegte, allzu drückende Bedingung bezüglich der Entschädigungspflicht gegenüber dem Postgefälle wurde in das definitive Privilegium der Nordbahn vom 4. März 1836 lediglich die Bestimmung aufgenommen, dass die Be-

*) An dieser Stelle mag eine bereits unter dem 10. Juni 1835, der Ersten Eisenbahn zugekommene Verordnung der oberösterreichischen Regierung erwähnt werden, nach deren Inhalt dem die Eisenbahn-Stellwagen auf der Strecke Linz-Budweis benützenden Publicum zur Kenntnis zu bringen ist, dass es sich der Mitnahme von Briefen oder anderer in das ausschliessliche Beförderungsrecht der Aerarialpostanstalt gehörigen Packete umsomehr zu enthalten habe, als sonst die diesfalls bestehenden gesetzlichen Strafen in Anwendung gebracht würden.

rechtigung der Unternehmung, Personen und Güter zu befördern, unbeschadet dem Postregale verliehen werde.

3. Die Concessionsnormen vom Jahre 1838.

Zur Zeit der Concessionirung der Nordbahn lag bereits eine Anzahl anderer Concessions-Gesuche der Regierung zur Entscheidung vor. Man trug Bedenken, dieselben wie bis dahin fallweise zu behandeln, und erging mit dem Cabinetschreiben vom 27. Februar 1836 der Auftrag an den obersten Kanzler der vereinigten Hofkanzlei, folgende grundsätzliche Fragen bei der vereinigten Hofkanzlei unter Zuziehung von Abgeordneten der allgemeinen Hofkammer und des Hofkriegsraths in Erwägung zu ziehen:

1. Nach welchen Richtungen die Anlegung von Eisenbahnen im Interesse des Handels und der Industrie wünschenswerth und aus dem militärischen Gesichtspunkte nicht nachtheilig sein dürfte?

2. In welcher Reihenfolge die Ausführung der in den ausgemittelten Richtungen anzulegenden Eisenbahnen mit Rücksicht auf deren comparative commerzielle und militärische Wichtigkeit zu gestatten wäre?

3. Welche Bedingungen und Vorsichten bei der Bewilligung von Eisenbahn-Anlagen im Allgemeinen festzusetzen sein dürften?

Das Resultat der Berathungen sollte der a. h. Schlussfassung unterzogen werden. Damit aber das im Gegenstande anzunehmende System in seiner folgerechten Ausführung nicht beirrt werde, gab das a. h. Cabinetschreiben den kaiserlichen Willen kund, dass bis zum Herablangen der a. h. Entschliessung über das Ergebnis der diesfälligen Berathungen mit der Ertheilung neuer Privilegien auf Eisenbahnen eingehalten werde, wobei es jedoch als selbstverständlich bezeichnet wurde, dass die bereits bewilligten Unternehmungen dieser Art hiedurch in ihrem Fortgange nicht gehindert werden sollen.

Die von der a. h. Stelle angeordneten Berathungen fanden im Mai 1837 unter Vorsitz des obersten Kanzlers Grafen Mittrowsky statt, und wurde der bei diesen Berathungen festgestellte Entwurf der Concessionsnormen mittels des unterthänigsten Vortrags vom 11. August 1837 der a. h. Schlussfassung unterbreitet. Mittels Cabinetschreibens vom 25. November 1837 kam ein im Wesentlichen sich an jenen Entwurf anschliessender, jedoch in manchen Punkten umgearbeiteter, muthmasslich vom Staatsrathe herrührender »Aufsatz der Grundsätze über das bei Eisenbahnen aufzustellende Concessions-System« der vereinigten Hofkanzlei mit dem Auftrag zu, diesen Aufsatz der Berathung durch die Commission zu unterziehen, welche den ursprünglichen Entwurf der Concessionsnormen festgestellt hatte. Diese Berathungen fanden noch im November 1837 statt, und wurde über das Ergebnis derselben dem Kaiser vom Grafen Mittrowsky unter dem 6. December 1837 neuerlich Vortrag erstattet.

Die vorgelegten Concessionsnormen wurden mit a. h. Entschliessung vom 29. December 1837 mit dem Beifügen genehmigt, dass dieselben künftig allen Verhandlungen und Entscheidungen über nachgesuchte Concessionen zugrunde zu legen seien. Gleichzeitig wurde eine aus Mitgliedern der vereinigten Hofkanzlei, der allgemeinen Hofkammer und der Hofcommission in Justizgesetzsachen zusammengesetzte Commission beauftragt, ungesäumt die Frage in Berathung zu nehmen, welche Bestimmungen der Concessionsnormen zur förmlichen Kundmachung geeignet, und welche lediglich den Behörden zur Befolgung vorzuschreiben seien. Auf Grund der am 13. Januar 1838 seitens dieser Commission gefassten Beschlüsse wurde sodann mit a. h. Entschliessung vom 18. Juni 1838 angeordnet, dass die Bestimmungen der Concessionsnormen ohne förmliche Kundmachung in den vorkommenden Fällen den kaiserlichen Behörden als Directiven zu dienen haben, dass die hiernach im Interesse der Staatsverwaltung sich ergebenden Vorbehalte in die künftigen Concessionen ausdrücklich einzuschalten seien und dass übrigens jeder einzelne Concessionswerber, wenn demselben eine

vorläufige Bewilligung ertheilt wurde, von der Behörde streng zu verpflichten sei, dass er die zur Abnahme von Actien sich meldenden Subscribenten und Actionäre bei der an dieselben ergehenden Aufforderung zur Theilnahme an dem Unternehmen möglichst vollständig von dem aus ihrem Beitritte hervorgehenden Verbindlichkeiten und von den einer solchen Unternehmung bevorstehenden Bedingungen in Kenntnis setze, zu welchem Ende die Behörden auch dem Concessionswerber den Umfang der Verpflichtungen und Bedingungen mit möglichster Umständlichkeit zu bezeichnen oder wenigstens im Allgemeinen anzudeuten haben werden.

Die 1838er Concessionsnormen, welche bis zum Erlasse des 1854er Concessions-Gesetzes in Kraft blieben, fanden keine sonderlich umfassende praktische Anwendung. Ausser einzelnen, auf Grund dieser Normen im lombardisch-venetianischen Königreiche concessionirten Eisenbahnen wurde zunächst lediglich die Wien-Raaber Eisenbahn [concessionirt 1838] diesen Concessionsnormen unterworfen. In den folgenden Jahren erlahmte der Privatunternehmungsgeist in Oesterreich vollständig, und sah sich bekanntlich die österreichische Regierung, um den Eisenbahnbau nicht völlig ins Stocken gerathen zu lassen, im Jahre 1841 genöthigt, zum Baue der Eisenbahnen auf Staatskosten überzugehen, womit von selbst die 1838er Concessionsnormen, wenn man die Concessionirung einzelner Flügelbahnen [z. B. von Gänserndorf nach Marchegg 1845 und Oderberg-Preussische Grenze 1847] ausser Betracht lässt, ihre praktische Bedeutung verloren. Erst im Jahre 1854 wurde wieder eine Privatbahn-Concession, und zwar jene für die Brünn-Rossitzer Eisenbahn kurz vor Ausserkraftsetzung der Concessionsnormen unter ausdrücklichem Bezug auf dieselben verliehen. War demnach auch die Wirksamkeit der Concessionsnormen eine sehr beschränkte, war ferner der diesem Gesetzwerk gemachte Vorwurf, dass in demselben den Concessionswerbern keine ausreichenden finanziellen Unterstützungen zugestanden wurden und dass der Unternehmungsgeist infolgedessen keinen genügenden Anreiz fand, kein unberechtigter, so kann hiedurch keineswegs der hohe Werth beeinträchtigt werden, welcher dem 1838er Gesetzeswerke innewohnt. Dasselbe legt ein glänzendes Zeugnis für die Einsicht und Voraussicht der damaligen österreichischen Verwaltung ab und verdient eine umso eingehendere Beachtung, als ja die grundlegenden Bestimmungen der 1838er Concessionsnormen in das Concessions-Gesetz vom Jahre 1854 übergegangen sind, somit ein vollständiger Einblick in die Verhandlungen über die wichtigeren Bestimmungen der 1838er Normen nahezu eine unerlässliche Voraussetzung für die richtige Beurtheilung der späteren Eisenbahn-Gesetzgebung bildet.

Als Grundlage der Verhandlungen, an welchen Vertreter der vereinigten Hofkanzlei, der allgemeinen Hofkammer, des Hofkriegsraths und des Hofbauraths theilnahmen, dienten die vom Referenten Freiherrn v. Drossdik entworfenen »Allgemeinen Grundsätze des in Beziehung auf die Anlegung von Eisenbahnen für die Zukunft [für den ganzen Bereich der Monarchie mit Ausnahme von Ungarn] anzuwendenden Systems«, zu deren Erläuterung der Referent eine ausführliche Denkschrift verfasst hatte. In derselben wies er einleitend darauf hin, dass in den früheren Jahren theils noch so wenig Erfahrungen über Eisenbahnen vorgelegen seien, welche auf besondere dabei zu beobachtende Vorschriften hätten näher aufmerksam machen können, theils Anmeldungen von Privaten zur Errichtung von Eisenbahnen eine, wenngleich willkommene, doch noch seltene Erscheinung gewesen seien, so zwar, dass man es mit besonderer Sorgfalt vermeiden musste, die Privatbewerber von ihrem Vorhaben durch erschwerende Bedingungen zurückzuschrecken. So sei es geschehen, dass bei den bisherigen Privilegiums-Verleihungen mit einer besonderen Liberalität vorgegangen worden sei. Allein, nachdem ganz neuerlich die Erbauung neuer Eisenbahnen und die bei den bisherigen gemachten Erfahrungen so vielfach in allen benachbarten Staaten öffentlich zur Sprache gekommen seien, nachdem ferner bei dem Publicum

ein wirklich leidenschaftlicher und überspannter Eifer für neue Eisenbahnen rege geworden ist, und dadurch die meisten anderen Regierungen zu besonderen gesetzlichen Vorschriften veranlasst worden sind, so scheine es unstreitig eine sehr zeitgemässe Aufgabe zu sein, die Errichtung neuer Eisenbahnen auch mit besonderer Rücksicht auf die Verhältnisse der österreichischen Monarchie schärfer in das Auge zu fassen und Grundsätze festzustellen, nach welchen sich künftig von Seite der österreichischen Staatsverwaltung in dieser Beziehung zu benehmen sein wird.

Der Referent besprach weiter die Analogie der Eisenbahnen mit den Strassen, von welchen sie sich nur durch den höheren Grad der Vollkommenheit ihrer Bauart sowie auch dadurch unterscheiden, dass Strassen sofort nach ihrer Fertigstellung von Jedermann mit eigenen Transportmitteln benützt werden können, wogegen eine fertiggestellte Eisenbahn sich nicht zum freien Gebrauche Jedermanns eigne, da deren Benützung sowohl Betriebsmittel von ganz besonderer Beschaffenheit, als auch noch sonstige Vorkehrungen voraussetze. Aus der Analogie der Eisenbahnen mit den gewöhnlichen Strassen folgerte der Referent, dass die für Strassen geltenden Grundsätze auch auf Eisenbahnen Anwendung finden können, soweit nicht die zuvor erwähnten, zwischen den beiden Verkehrsmitteln bestehenden Unterschiede eine besondere Behandlung der Eisenbahnen nöthig erscheinen lassen.

Ueber Anregung des Referenten wurde vor Eingehen in die von a. h. Stelle aufgeworfenen drei Hauptfragen zunächst die Systemfrage in Erörterung gezogen, »in welchem Grade und in welcher Art die Staatsverwaltung auf die Anlegung von Eisenbahnen vermöge ihrer Wichtigkeit für den Staat und vermöge der eigenthümlichen Natur der dabei zu Tage tretenden Verhältnisse überhaupt einen Einfluss zu nehmen habe, ob sie sich nämlich aufgefordert finden könne, den Bau derselben in eigener Regie auf Staatskosten selbst zu unternehmen, oder wenn sie selbe auch der eigenen Regie blosser Privatunternehmer überlässt, diese doch durch Uebernahme eines bedeutenden Theiles der Kosten mit Geldbeiträgen zu unterstützen, oder ob sowohl die Regie als auch die Bedeckung der Kosten durchaus nur der Privatbetriebsamkeit zu überlassen sei«.

Freiherr von Drossdik bekannte sich in seinem Referat als entschiedenen Anhänger des Privatbahn-Systems, zu dessen Begründung er etwa Folgendes ausführte. Es sei einleuchtend, dass die ungeheuren technischen Vortheile, welche der Eisenbahn-Verkehr gegenüber jenem auf der gewöhnlichen Strasse habe, für die Staaten in landwirthschaftlicher, industrieller und commerzieller sowie in socialer Hinsicht überhaupt, als auch mittelbar für die Staatsverwaltung in politischer, militärischer und selbst diplomatischer Hinsicht sehr bedeutende und gedeihliche Wirkungen, und eine grosse und im Ganzen beglückende Umwälzung aller gesellschaftlichen Verhältnisse nach sich zu ziehen geeignet sei.

Gleichwohl erscheine es in der Regel weder in Rücksicht der eigenthümlichen Natur der bei Eisenbahnen eintretenden Verhältnisse räthlich, noch in Rücksicht auf die Kosten, welche sie verursachen, thunlich, den Bau der Eisenbahnen in die Staatsregie oder auch nur einen Theil ihrer Kosten auf den Staatsschatz zu übernehmen. Jede Eisenbahn-Unternehmung bestehe aus zwei ihrer Natur nach wesentlich verschiedenen, aber in der wirklichen Ausübung untrennbar mit einander verbundenen Theilen, einem technischen und einem commerziellen. Der erste fordere die Herstellung und Erhaltung einer der Bestimmung entsprechenden Fahrbahn mit aufgelegten eisernen Schienen, der zweite die Anschaffung und Erhaltung einer dabei angebrachten Betriebskraft, und zwar einer natürlichen lebenden von Zugthieren, oder einer künstlichen von Dampfmaschinen, [Locomotiven], ferner Wagen für Reisende und Frachtgüter, Gebäude zur Unterbringung der Zugthiere, Locomotiven und Wagen sowie der zur Beförderung bestimmten Sachen, und ein eigenes Personale, welches diese Vorräthe überwacht und die Fahrt selbst sowie alle dabei wegen des Fuhrwerks in Berührung mit dem Publicum eintretenden Geschäfte

besorgt. So sehr die Geschäfte der technischen Art mit jenen der Strassenverwaltung des Staates in voller Analogie stehen, und eigentlich nur eine Fortsetzung, Erweiterung und höhere Vervollkommnung der bestehenden öffentlichen Strassenanstalt bilden, so wenig sei dies bei den Geschäften des commerziellen Theiles als einer Fuhrwerks- und Speditions-Unternehmung und eines förmlichen Gewerbe-Betriebes der Fall, zu welchem sich die Staatsregie gar nicht eigne, weswegen auch auf den Staatsstrassen alles Fuhrwerk der Post sich nicht in der eigenen Regie des Staates befinde, sondern Privaten, nämlich eigens bestellten Posthaltern, überlassen werde. Erst wenn es bei einem weiteren Fortschreiten der Eisenbahn-Unternehmungen einst vielleicht noch gelingen sollte, das Bau- und das Fuhrwesen bei denselben ganz von einander zu trennen und letzteres so zu organisiren, dass es, ohne von dem Monopole einer Privatunternehmung abhängig zu sein, ähnlich wie auf Strassen von Jedermann mit eigenem Fuhrwerk betrieben werden kann, erst dann könnte es thunlich und räthlich werden, die Herstellung und Erhaltung des gehörigen Baustandes der Eisenbahnen, ähnlich wie bei Strassen, in die Staatsregie zu übernehmen.

Diesen Ausführungen des Referenten gemäss sprach sich die Commission dahin aus, dass die Errichtung der Eisenbahnen der Privatindustrie zu überlassen und seitens des Staates keinesfalls auf deren Anlage einzugehen sei.

In diesem Sinne wurde auch im unterthänigsten Vortrage der vereinigten Hofkanzlei vom 11. August 1837 berichtet. In dem vorerwähnten a. h. Cabinetschreiben vom 25. November 1837, gab Kaiser Ferdinand zur Richtschnur seinen Willen kund, »dass er zwar der Staatsverwaltung das Recht vorbehalten wissen wolle, Eisenbahnen auf eigene Rechnung zu erbauen oder zu benützen, dass er jedoch in dem gegenwärtigen Zeitpunkte hievon keinen Gebrauch zu machen beschlossen habe«.

In dem unterthänigsten Vortrag vom 6. December 1837, welcher über das Ergebnis der im November 1837 stattgehabten Berathungen erstattet wurde, sprach sich der Kanzler Graf Mittrowsky, anknüpfend an den im Cabinetschreiben gemachten Vorbehalt, mit aller Entschiedenheit zu Gunsten des Staatsbahn-Systems aus. Er äusserte sich hierüber wie folgt:

»Nachdem ich mir erlaubt habe, über den durch a. h. Cabinetschreiben vom 25. v. M. herabgelangten Entwurf, meine persönliche Ansicht der a. h. Würdigung zu unterziehen, geruhen Eure Majestät Allergnädigst zu gestatten, dass ich noch wenige Worte bezüglich auf den Schluss des benannten Cabinetschreibens beifüge, womit Euere Majestät die Willensmeinung rücksichtlich des Baues der Eisenbahnen auf Staatskosten mir a. h. zu erkennen geben.

Es hat zwar die gemischte Berathungs-Commission gleich zu Anfang des Berathungs-Protokolls vom 8. Mai 1837 einstimmig die Ansicht ausgesprochen, dass die Errichtung der Eisenbahnen nur allein der Privatindustrie zu überlassen, und von Seite des Staates keinenfalls auf deren Anlage einzugehen sei; ich aber theilte bei mir diese Meinung nicht; da ich jedoch bei der erfolgten allerunterthänigsten Vorlage der ersten Berathungen gehindert war, selbe mit meiner persönlichen Meinung ehrerbietigst zu begleiten, so erlauben Euere Majestät, dass ich mich nun hierüber ehrerbietigst aussprechen und erfreuen darf, dass Euere Majestät die diesfällige Ansicht der Commission nicht als festzuhaltenden Grundsatz nun erkannt, sondern vielmehr Sich dagegen ausgesprochen und derlei Unternehmungen für die Folgezeit der Staatsverwaltung wirklich vorbehalten zu sollen befunden haben. Ich halte mich überzeugt, es werde in der segensreichen Regierung Euerer Majestät die Zeit noch kommen, wo Euere Majestät solche Anlagen a. h. zu beschliessen und ausführen zu lassen geruhen werden. Die Erfahrungen, welche die belgische Regierung diesfalls gemacht — die bis 20% Gewinn von ihren Bahnen [und welche indirecte Nationalvortheile] bezieht — und die Verfügungen, welche die französische Regierung schon theilweise trifft, dürften die österreichische Staatsverwaltung in dieser Hinsicht in

der Folgezeit zu ähnlichen Einleitungen bestimmen.

Es handelt eben der Staat nach anderen Maximen als der Private, es kann sich ergeben, dass der directe Transportertrag der Bahnen nicht so anlockend, aber für den Staat an indirectem Gewinn — durch ungeheuren Aufschwung des Nationalverkehrs, des Handels und der Industrie — von ganz unberechenbarem Nutzen wäre.

Bei solchen Zügen ist auf Privatunternehmungen wenig zu rechnen. Gerne möchte ich mir zu behaupten erlauben, dass die, für die Monarchie so ungemein wichtige, in der Frage begriffene Wien-Triester Südbahn in diese Kategorie gehört. Ich glaube nicht, dass Private sich an selbe wagen werden — allein ich erachte eben deshalb auch, dass man nicht stückweise Privaten dort einzelne und sehr einträgliche Bahnstrecken zu unternehmen bewilligen sollte, wodurch dann bei Fortsetzung grosser Züge die beschwerlicheren und weit kostspieligeren Strecken der Staatscasse allein zur Last fielen.

Uebernimmt der Staat einen ganzen langen Zug von zwei wichtigen Hauptpunkten sammt Ausästungen, so gleichen sich die grossen Kosten so aus, dass der Bau einer solchen Bahn selbst directe durch die Transportkosten, für Zinsen und Anlage-Capitel, Deckung bringen kann. Zur Aufbringung der vom Staate für derlei Bauten zu verwendenden Summe, als eine bisher dem Staatsbudget fremdartige Rubrik, werden verständige, im Finanz- und Actienwesen bewanderte Männer weiterhin wohl zweckmässige Vorschläge zu machen haben. Selbst der Referent in Eisenbahn-Angelegenheiten, Baron Drossdik, hat seit der im Sommer stattgehabten Berathungs-Commission, über diese wichtige Frage näher nachgedacht; er hat selbst eine Reise ins Ausland unternommen, und als Resultat weiteren Nachdenkens und persönlicher Beobachtung, hat er mir eine Eingabe in eben dem Momente überreicht, in welchem das letzte a. h. Handschreiben vom 25. November an mich gelangt ist. In dieser Eingabe erklärt er sich, von seiner bei der ersten commissionellen Verhandlung ausgesprochenen — dort auch von allen Beisitzern angenommenen Meinung — dass der Staat sich nicht mit dem Bau von Eisenbahnen befassen soll — ganz ab und vielmehr zur entgegengesetzten Meinung überzugehen.« *)

Es wurde sohin die Frage erörtert, »auf welche Bahnen die a. h. gegebene Aufgabe zu beziehen sei«.

Die Commission sah davon ab, die Kategorien von Eisenbahnen näher zu bezeichnen, auf welche die Staatsverwaltung Einfluss zu nehmen habe, und für welche die Ausmittlung von Grundsätzen erfolgen soll. Hiebei ging die Commission davon aus, dass auf Eisenbahnen, welche einzelne Private blos zu ihrem Gebrauche auf eigenem Grunde [z. B. in ihren Bergwerken oder Waldungen], errichten, die festzustellenden Normen keine Anwendung zu finden haben — sowie ja auch die Staatsverwaltung auf solche Strassen, welche Jemand auf seinem eigenen Grunde nur zum eigenen Gebrauche erbaut, ohne sie einem freien und öffentlichen Gebrauche des Publicums zu widmen, keinen Einfluss nimmt — und dass andererseits alle Eisenbahnen, welche dem allgemeinen freien Gebrauche des Publicums gewidmet sind, einen näheren Einfluss der Staatsverwaltung

*) In dieser nachträglichen Eingabe äussert sich Freiherr von Drossdik über die Systemfrage wie folgt:

»Bei dem Gange alles wissenschaftlichen Fortschreitens und insbesondere bei neuen Erfindungen, wo eine erst kurze und daher noch mangelhafte Erfahrung keine zureichend festen Anhaltspunkte zu einer sicheren Beurtheilung darbietet, ist es nun einmal das Schicksal des menschlichen Geistes, dass dieser erst nach Durchlaufung mehrerer Irrwege, nach so mancher späteren Abänderung und Berichtigung früher gefasster, aber nachmals unrichtig gefundener Ansichten, zur vollen Erkenntnis der Wahrheit gelangt.

So ist es auch bei den Eisenbahnen, als einer Erfindung der neueren Zeit, geschehen, dass mehrere, bekanntlich sehr einsichtsvolle Regierungen, wie die preussische und belgische, ihre in dieser Beziehung anfangs angenommenen Maximen in der Folge sehr wesentlich abgeändert haben, und es kann daher wohl Entschuldigung finden, wenn auch ein einzelner Privatmann sich veranlasst sieht, seine früher über diesen Gegenstand geäusserten Ansichten späterhin ganz anders zu gestalten.

Der Unterzeichnete befindet sich in diesem Falle.«

nicht minder als öffentliche Strassen in Anspruch nehmen; es scheine deshalb nicht angängig, irgend eine besondere Kategorie als Zweigbahnen oder unter einem anderen Namen von der Anwendung der aufzustellenden Grundsätze auszuschliessen. In Uebereinstimmung mit der Anschauung der Commission wurde Eingangs der Concessionsnormen bestimmt, dass Eisenbahnen, welche blos für den eigenen Gebrauch des Unternehmers und nur auf eigenem Grunde erbaut werden, ausser dem durch die allgemeinen Gesetze vorgeschriebenen Bauconsense keiner besonderen behördlichen Bewilligung bedürfen, wogegen Eisenbahnen, welche für den allgemeinen Gebrauch des Publicums bestimmt sind, nur infolge einer besonderen Bewilligung der Staatsverwaltung angelegt werden können, welch letztere sich zugleich die besondere Beaufsichtigung dieses Zweiges der Betriebsamkeit vorbehalte.

In Bezug auf die beiden ersten, im Cabinetschreiben vom 27. Februar 1836 aufgeworfenen Fragen »nach den wünschenswerthen Richtungen für die Anlage von Eisenbahnen und die zweckmässige Reihenfolge ihrer Ausführung« hatte der Referent den Versuch gemacht, gewisse Gesichtspunkte zu formuliren, nach welchen seitens der Staatsverwaltung bei Beurtheilung der Concessions-Gesuche vorgegangen werden sollte. Bei Auswahl der Linien sollte nach seiner Anschauung das Augenmerk wie bei Strassen vor Allem auf jene Züge gerichtet werden, durch »welche die im Inneren der Monarchie befindlichen Haupt-Centralpunkte des innern Verkehrs, nämlich die Hauptstädte aller Provinzen und und die an der Staatsgrenze befindlichen Haupt-Mittelpunkte des äussern Verkehrs, nämlich die Häfen und die Haupt-Ein- und Ausbruchstationen an Land- und Wasserstrassen gegenüber dem Auslande sowohl bei jeder dieser zwei Classen als zwischen beiden Classen in die möglichst kürzeste Verbindung unter sich gebracht werden«.

Da jedoch die Aufeinanderfolge der nach und nach von Privaten in Ausführung gesetzten Eisenbahnzüge nicht allein von der Wahl der Staatsverwaltung, sondern hauptsächlich nur von der eigenen Willfährigkeit der sich meldenden Privaten abhänge, so sollte jener Grundsatz nach Ansicht des Referenten nicht strenge gehandhabt und eine für einen Bahnzug angemeldete Privatunternehmung aus dem Grunde, dass eher noch die Ausführung eines anderen wichtigeren Bahnzuges zu wünschen, und eine Privatbewerbung um denselben abzuwarten wäre, nur dann zurückgewiesen werden, wenn ein minder wichtiger Bahnzug einen ungleich wichtigeren auf eine solche Weise durchkreuzt, dass durch die frühere Ausführung des ersten die nachmalige des zweiten, schon in technischer Hinsicht wesentlich beirrt und beinahe unmöglich gemacht würde, oder wenn die Richtung eines minder wichtigen Bahnzuges mit jener eines ungleich wichtigeren Bahnzuges in einem solchen Zusammenhange steht, dass aus der früheren Ausführung einer Eisenbahn in dem ersten Zuge eine fehlerhafte und schädliche Ablenkung des Handels von seiner natürlichen Richtung in dem zweiten Zuge zu besorgen wäre.

Die Mehrheit der Commissions-Mitglieder war indessen, abweichend vom Referenten, der Meinung, dass die Anlegung von Eisenbahnen im Interesse des Handels und der Industrie in allen Richtungen wünschenswerth erscheine, in denen sie sich als möglich darstelle und nicht gegen wichtigere öffentliche Interessen oder Zwecke verstosse. Man solle sich daher auf die Prüfung der Gemeinnützigkeit der wirklich vorliegenden Projecte beschränken und dabei nicht auf andere allenfalls mögliche Projecte Bedacht nehmen, weil man sonst der Gefahr ausgesetzt sei, dass dann die Ausführung einer sehr gemeinnützigen Unternehmung oft ganz unterbleiben würde.

Diese liberale Auffassung fand auch in den Concessionsnormen Ausdruck, indem darin ausgesprochen wurde, dass die Wahl der Richtung und Reihenfolge der zu erbauenden Eisenbahnen den Privaten und ihrer Berechnung des Vortheils und des Ertrages, welchen sie hievon mit Wahrscheinlichkeit erwarten können, überlassen und denselben hiebei

keine andere Beschränkung auferlegt werden solle, als welche wichtigere öffentliche Interessen erheischen. In dem Falle, wo mehrere denselben Bahnzug erwählende Privatunternehmer zu gleicher Zeit mit ihren Gesuchen um Bewilligung hiezu zusammentreffen, ist sich nach den Concessionsnormen in der Regel für jenen zu entscheiden, welcher dieselbe Bahnrichtung in einer längeren Ausdehnung verfolgen will. Beim Zusammentreffen mehrerer gleichgeeigneter Bewerber um dieselbe Bahn ist die Concurrenz unter denselben zu eröffnen und jenem Bewerber der Vorzug einzuräumen, welcher die geringste Concessionsdauer oder sonst mindere Vorrechte anspricht oder sich zu niedrigeren Tarifen anheischig macht.

Auch sonst athmen die 1838er Concessions-Bestimmungen einen dem Eisenbahnwesen überaus wohlwollenden Geist, welcher noch auffälliger zu Tage tritt, wenn man die interessanten Verhandlungsprotokolle einer Durchsicht unterzieht und daraus entnimmt, wie so manche Versuche auf Bevormundung und Belastung der Eisenbahnen von der Mehrheit der Commission zurückgewiesen wurden. So fand man es angemessen, mit der Ertheilung der »vorläufigen provisorischen Bewilligung zur Veranstaltung aller Vorbereitungen, die zur künftigen Ausführung der Unternehmung nöthig sind«, innerhalb der Zeitfrist, in welcher diese Vorbereitungen vollendet sein müssen, ein nach den heutigen Gesetzen nicht mehr bestehendes Prioritätsrecht vor anderen Privaten, die sich später für dieselbe Unternehmung melden könnten, zu verbinden, da man fürchtete, dass sonst schwerlich Jemand es wagen würde, sich in so kostbare Vorbereitungen einzulassen, wenn er Gefahr laufen würde, dass ein anderer Privater, der sich nach ihm erst für dieselbe Unternehmung meldet, innerhalb der ihm für jene Arbeiten gesetzten Frist ein Recht zu dieser Unternehmung erlangen und dadurch dann den Zweck der von dem ersten Unternehmer gemachten grossen Vorauslagen vereiteln würde.

Als Vorbedingung für die Ertheilung der vorläufigen Bewilligung, wird in den Concessionsnormen, abgesehen von der Vertrauenswürdigkeit der Bewerber gefordert, dass die geplante Bahn nützlich sei und dass gegen das Project in öffentlicher Rücksicht keine Anstände obwalten. Als ausgeschlossen wird in den Concessionsnormen die Bewilligung zu den Vorarbeiten für eine Eisenbahn bezeichnet, wenn in derselben Richtung zuvor einem anderen Privaten ein ausschliessendes Recht verliehen wurde, oder die Herstellung der angesuchten Eisenbahn dem Bedenken unterliegt, dass durch die vorgeschlagene Bahnlinie die Errichtung einer anderen, diese durchkreuzenden oder mit ihr parallel laufenden Bahn bedeutend erschwert oder verhindert würde, an deren künftigem Zustandekommen der Staatsverwaltung aus commerziellen und anderen öffentlichen Rücksichten gelegen ist.

Was die definitive Bewilligung zur wirklichen Ausführung der Unternehmung betrifft, so wurde dieselbe in den Concessionsnormen als »Concession« und nicht als Privilegium bezeichnet, weil nach dem bestehenden Tax-Systeme alle Privilegien einer besonderen weit höheren Taxauflage unterworfen sind, es aber nach Ansicht der Berathungs-Commission bei Eisenbahnbau - Unternehmungen, welche so grosse Opfer in den Vorauslagen fordern und so grossen Gefahren in Bezug auf den Erfolg ausgesetzt sind, der ausgesprochenen a. h. Absicht, das Emporkommen derselben auf alle thunliche Weise zu unterstützen, weit gemässer und billiger scheine, selbe bei ihrem Beginnen mit höheren Taxauflagen zu verschonen und nur mit einer, anderen Gewerbe-Concessionen analogen Taxe zu belegen.

An den Antrag des Referenten, die definitive Concession nur an Actienvereine und nicht an Einzelpersonen zu ertheilen, knüpfte sich in der Commission eine interessante Discussion. Der Referent machte für seinen Antrag geltend, dass die Privatunternehmung einzelner Personen nie eine so sichere Bürgschaft für die vollkommene Ausführung der Unternehmung gewähre, als wenn sie durch eine Actien-Gesellschaft geschieht. Bei einzelnen Personen, welche zu einer solchen Unternehmung berechtigt werden, sei ihr Leben, der blühende Zustand ihres Vermögens, ihre fortdauernde Einsicht zur guten Ge-

schäftsführung, die fortdauernde gute Stimmung ihres Eifers für das Gelingen der Unternehmung vielfachen Unfällen und Abwechslungen unterworfen, wodurch nach dem Eintritte widriger Verhältnisse die weitere gute Fortsetzung und gänzliche Ausführung einer auch unter noch so günstigen Aussichten begonnenen Unternehmung doch in der Folge leicht sehr gefährdet werden können. Anders liege hingegen die Sache bei einer wohlorganisirten Actien-Gesellschaft. Die Actien-Gesellschaft sterbe nicht und altere nicht. Die Abgänge und Lücken, die bei ihr durch den Tod oder durch die während der noch nicht ganz erfolgten Einzahlung des Fonds eintretende Insolvenz einzelner Mitglieder sich ergeben können, werden leicht und bald durch die an ihre Stelle eintretenden Erben, oder durch den Eintritt anderer neuer Actionäre wieder ersetzt. Durch diesen Wechsel der Mitglieder befinde sich die Actien-Gesellschaft in dem Zustande einer steten Verjüngung. Die verständige und eifrige Geschäftsführung sei hier durch die Concurrenz der Intelligenz so vieler Mitglieder und durch die vielseitige Controle, welche diese über die eigentlichen Geschäftsleiter ausüben, sowie auch die ernstliche Ausführung des Zweckes durch das darin zusammentreffende gemeinschaftliche Interesse so vieler Mitglieder, weit mehr gesichert, und so gewähre die Actien-Gesellschaft in allen diesen Beziehungen eine weit vollkommenere Bürgschaft, dass der Bau einer Eisenbahn vollständig und gut in wirkliche Ausführung kommen werde. Ferner mache das einer solchen Unternehmung nach ihrer Natur zukommende Transport-Monopol es der Staatsverwaltung zu einer nicht minder strengen Pflicht, in die Art des Betriebes der Unternehmung und in die Erträgnisse derselben eine nähere Einsicht zu nehmen. Bei einzelnen Personen, welchen eine solche Unternehmung überlassen wird, sei es aber unmöglich, sich die unumgänglich nöthige genaue Kenntnis von der Art des Betriebes und dessen Ergebnissen zu erwerben, ohne theils in zu gehässige, inquisitorische, theils in zu lästige und für den Staatsschatz kostbare Controlmassregeln zu gerathen. Bei Actien-Gesellschaften hingegen komme die Publicität der Art des Betriebes und seiner Resultate, welche schon zur erforderlichen Controle aller Actionäre über die Gebarung ihrer Direction bestehen muss, auch der Staatsverwaltung sehr zu statten, welche sich die nöthige Einsicht in den Betrieb im zureichenden Masse aus den Eröffnungen, welche an alle Actionäre geschehen, sowie überdies durch die zu den Generalversammlungen der Gesellschaft abzuordnenden Commissäre ohne Schwierigkeiten und Kosten verschaffen könne.

Den Anträgen des Referenten entsprechend wurde in die Concessions-Vorschriften eine Bestimmung aufgenommen, nach welcher um die definitive Concession in der Regel nur Actienvereine oder fortdauernde moralische Personen ansuchen können. Es liegt hierin eine für die damalige Zeit, in welcher das Actienwesen noch in den Anfängen seiner Entwicklung sich befand, gewiss bedeutsame Anerkennung des Werthes der Association auf wirthschaftlichem Gebiete.

Zur Hintanhaltung von Missbräuchen wurde in den Concessionsnormen bestimmt, dass im öffentlichen sowie in dem eigenen Interesse der Privaten die Behörden bei Prüfung des Actienplanes und des Statuten-Entwurfs ihr Augenmerk dahin zu richten haben, dass die angetragene Unternehmung ernstlich gemeint und nicht eine Vorspiegelung sei, um die Actien zu einem Börsenspiele zu missbrauchen. Zu diesem Zwecke ist eine Summe festzusetzen, welche durch die Theilnehmer schon bei Vorlage des Entwurfs der Statuten gesichert sein muss; auch bleiben die ersten Actienzeichner bei Veräusserung der Interimsscheine, deren Notirung an der Börse ausgeschlossen ist, für die weiteren Einzahlungen haftbar.

Vom Referenten waren noch weitere Massregeln vorgeschlagen worden, welche darauf abzielten, die Agiotage zu bekämpfen und das Publicum vor Verlusten zu bewahren. Insbesondere sollte jedes Project auch vom Standpunkte seiner Nützlichkeit für die daran theilnehmenden Privaten geprüft werden. Die Mehrzahl der Commissions-Mitglieder sprach sich aus folgenden Erwägungen gegen solche Mittel aus.

In Oesterreich sei die Klage über Uebermass an Unternehmungslust bisher noch nicht laut geworden und durch hemmende Vorkehrungen gegen Actien-Gesellschaften könnte der Geist der Geldassociation bald wieder unthätig werden, wodurch Oesterreich zwar vor möglichen Nachtheilen der Actien-Agiotage bewahrt, aber dagegen auch um die anderen Ländern in so reichem Masse zufliessenden Vortheile grösserer, durch vereinigte Privat-Capitalskräfte ausgeführter Unternehmungen gebracht würde. Der Actienhandel werde eigentlich nur dann zur wahren Agiotage und falle in den Bereich der Criminal-Gesetzgebung, wenn unredliche Mittel zur Herbeiführung einer den wirklichen Werth übersteigenden Preissteigerung angewendet werden. In allen anderen Fällen erscheinen alle gegen den Actienhandel gerichteten Regierungs-Massregeln bedenklich, besonders insolange Lotterien zu Gunsten der Staatscasse eingerichtet, mit Prämien verbundene Anlehen abgeschlossen und allen Staaten noch die gewöhnlichen Anlehen und der damit verbundene Handel unentbehrlich seien. Durch die für Einzelne mit dem Actienspiele verbundenen Verluste werde das Nationalvermögen selbst nicht verringert, insoferne sie zum Vortheile Anderer dienen, es trete nur eine Veränderung in der Vertheilung des Nationalvermögens ein, welche sogar dem Nationalvermögen im Allgemeinen zum grossen Vortheile gereichen könne, insoferne die aus der Actienspeculation errungenen Capitalien auf nützliche und ausführbare Industrial-Unternehmungen, wie Eisenbahnen, verwendet werden. Der Actienhandel stehe nach der Gestaltung der bestehenden Geldverhältnisse mit den übrigen Unternehmungen des Handels und der Industrie in gleichem Verhältnisse und es können nach richtigen staatswirthschaftlichen Grundsätzen positiv eingreifende Massregeln ebensowenig bei den ersteren als bei den letzteren gerechtfertigt werden. Die angetragene Massregel insbesondere, wonach die Staatsverwaltung bei jeder Actien-Gesellschaft für Eisenbahnen sich in eine ängstliche Vorfrage über die Nützlichkeit der Unternehmung für die daran theilnehmenden Privaten einlassen soll, scheine in hohem Masse bedenklich, weil der Eintritt in eine Actien-Gesellschaft zur Ausführung von Eisenbahnen und der Besitz von Actien, ebenso wie der Antheil an einem Bergwerke und der Kauf eines solchen zu den Glücksverträgen [!] gehöre, wodurch die Hoffnung eines ungewissen Vortheiles versprochen und angenommen werde, durch die angetragene Massregel aber der Staat gewissermassen die Garantie des günstigen Erfolges der bewilligten Eisenbahn übernehmen würde. Die Staatsverwaltung hätte sich deshalb lediglich darauf zu beschränken, zuerst den Bauplan einer jeden neuen Bahn-Unternehmung, und wenn sich zur Ausführung einer solchen Unternehmung eine Actien-Gesellschaft gebildet hat und die Finanzverwaltung dagegen keinen Anstand haben sollte, die Statuten derselben zu prüfen, ob in öffentlicher Beziehung kein Anstand gegen ihre Genehmigung obwaltet.

Die Commission theilte die Auffassung, dass eine sorgfältige Prüfung des vorgelegten näher ausgearbeiteten Projectes der Unternehmung in öffentlicher Rücksicht vollkommen gerechtfertigt sei, dass dagegen die beabsichtigte Prüfung des Projectes auch vom Standpunkte des eigenen Interesses der besonderen Unternehmung sowie auch die Ertheilung allfälliger Rathschläge und Andeutung möglicher Verbesserungen zu vermeiden seien, die man füglich dem eigenen Ermessen der Privaten überlassen sollte, ohne durch ein entgegengesetztes Verfahren möglicherweise selbst die Regierung zu compromittiren. Demgemäss wurde in die Concessionsnormen der Vorbehalt einer Prüfung des Projects vom Standpunkte seiner Nützlichkeit für die Unternehmer nicht aufgenommen.

Was die mit der Verleihung der definitiven Concession zu verknüpfenden Rechte anbelangt, so wurde zunächst eingehend die Frage erörtert, ob und inwieweit die Concessionirung von Concurrenzbahnen ausgeschlossen werden sollte. Die Commissions-Mitglieder sprachen sich übereinstimmend für die Festsetzung eines solchen Ausschliessungsrechtes aus, da es bei der Schwierigkeit der Eisenbahn-Unternehmungen, der Grösse der Anlagekosten und der Unsicherheit des Erfolges

in der Richtung gerechtfertigt sei, den Unternehmer vollkommen sicherzustellen, dass der Transport, auf welchen er bei Errichtung seiner Eisenbahnen gerechnet hatte, ihm nicht durch den Bau einer anderen Bahn, welche lediglich dieselbe Bestimmung habe, entzogen werde; andererseits wurde aber anerkannt, dass die Grenzlinien des Ausschliessungsrechtes nicht zu weit ausgedehnt werden dürfen. Von diesem Gesichtspunkte wurde es nicht als angängig erklärt, jede Bahn auszuschliessen, welche von einem Punkte der bereits bewilligten Bahn beginnt und in einen anderen Punkt derselben Bahn wieder zurückführt, da man hiedurch in der Voraussetzung, dass sich das Eisenbahnsystem allmählich immer mehr verbreiten sollte, eine für die Allgemeinheit höchst bedenkliche und gefährliche Beschränkung der Entwicklung der Eisenbahnen herbeiführen würde.

Es wurde diesen Anschauungen entsprechend in die Concessionsnormen die Bestimmung aufgenommen, dass das Concessionsrecht insoferne ein ausschliessendes sei, als Niemand gestattet werden dürfe, eine andere, dieselbe Bestimmung habende Eisenbahn für den Gebrauch des Publicums zu errichten, bei welcher es lediglich darauf abgesehen sei, dieselben Endpunkte miteinander in Beziehung zu bringen, ohne auf dem Bahnzuge neue, in commerzieller Beziehung wichtige Zwischenpunkte zu berühren. Gegenüber den von einzelnen Commissions-Mitgliedern ausgesprochenen Befürchtungen, dass auch eine derartige Beschränkung des Ausschliessungsrechtes eine Abschreckung der Unternehmungslust zur Folge haben könnte, wurde von anderer Seite darauf hingewiesen, dass durch eine derartige Bestimmung sich auch in anderen Staaten die Unternehmer nicht haben abschrecken lassen und dass dies in Oesterreich weniger als irgendwo zu besorgen sei, weil einerseits die gemässigten Grundsätze der österreichischen Regierung jeden Unternehmer von solchen Eingriffen in seine Rechte sichern, wodurch er um die Früchte seines Unternehmungsgeistes gebracht würde und weil andererseits die Capitalien des Weltmarktes sich am liebsten dorthin auf industrielle Unternehmungen von längerer Dauer wenden, wo innere Ruhe und Frieden am meisten garantirt seien, worauf Oesterreich stolz sein dürfe.

Was die Frage des E n t e i g n u n g s r e c h t e s betrifft, so herrschte in der Commission Meinungsverschiedenheit darüber, unter welchen Voraussetzungen einem Eisenbahn-Unternehmen das wichtige Recht der Enteignung zuzuerkennen sei. Einzelne Mitglieder der Commission sprachen sich dafür aus, dass nicht mit jeder als nützlich erkannten Eisenbahn das Enteignungsrecht verbunden werden solle, dass vielmehr das Unternehmen auch wirklich als gemeinnützig erkannt worden sein müsse. So könnte eine Eisenbahn von Wien nach Hütteldorf [Ort nächst Wien] für den Unternehmer sehr nützlich und dem Publicum angenehm, aber doch nicht gemeinnützig sein. Die Mehrheit trat indessen dafür ein, dass auch solchen Bahnen das Enteignungsrecht zugestanden werden solle, da dasjenige, was dem Unternehmer nutzbringend sei, dadurch nützlich werde, weil es Anwendung findet, weil es dem Publicum angenehm sei, dadurch gewinne aber in der letzten Auflösung das Allgemeine und die Eisenbahn werde dann doch gemeinnützig.

Die von dem Referenten vorgeschlagene Bestimmung, wonach das Enteignungsrecht für alle jene Räume in Anspruch genommen werden könne, welche zur Ausführung der Unternehmung für unumgänglich nothwendig erkannt werden, wurde von einer Seite als zu weitgehend bezeichnet. Von dieser Seite wurde vorgeschlagen, das Enteignungsrecht nach dem Beispiele der preussischen Regierung nur in Ansehung der zum Bahnkörper selbst, dann für die Plätze zum Ausweichen und Umkehren erforderlichen Grundstücke einzuräumen, dagegen die für die Waarenmagazine nöthigen Plätze auszuschliessen, da sonst die Unternehmer in gewerbereichen Städten, wo die Realitäten einen grossen Werth haben, der oft auch relativ grösser ist, dem Privateigenthume abträgliche Anprüche stellen könnten. Die Mehrzahl der Commissions-Mitglieder stimmte für den Referentenantrag, wobei insbesonders betont wurde, dass das Enteignungsrecht für alle nothwendigen

Räume ungeschmälert vorbehalten werden müsse, weil die Stations- und Dépôtgebäude von sehr grossem Einfluss auf den Betrieb seien und die Ausmittlung des Platzes hiezu die grössten Schwierigkeiten darbiete.

Der Gegenstand des durch die Concession einzuräumenden Transportrechtes war von dem Referenten dahin formulirt worden, dass es der Unternehmung zustehen solle, auf der hergestellten Bahn Personen und Sachen aller Art mit eigenen Wagen, Zugvieh oder Dampfkraft zu transportiren. Diese Umschreibung des Transportrechtes wurde als zu enge erklärt. Es könnte der Fall eintreten, dass die Unternehmung es ihrem Interesse zusagend fände, die Benützung der Bahn auch fremden Wagen zu gestatten, und vielleicht dürfte schon in wenigen Jahren eine neu erfundene technische Kraft zum Transporte verwendet werden; es wurde aus diesen Erwägungen die einschlägige Bestimmung allgemeiner, und zwar dahin gefasst, dass der Concessionär berechtigt sei, Personen und Sachen aller Art mit Zugvieh oder anderer Kraft zu transportiren.

In Bezug auf die Festsetzung der Preistarife machte sich eine entschiedene Strömung gegen den Vorbehalt einer Tarifregulirung durch die Regierung geltend. Es wurde ein derartiger Vorbehalt als überflüssig bezeichnet, weil es schon im eigenen Interesse des Unternehmers liege, die Preise so billig als möglich zu stellen, um zur Benützung der Bahn aufzumuntern, weil es ferner der Staatsverwaltung, wie bei allen Taxen, wo man es mit Gewerbsunternehmungen zu thun habe, an einer stichhältigen Grundlage zur Regelung der Tarife fehlte, weil endlich der Vorbehalt der Tarifherabsetzung immer eine sehr abschreckende und die Unternehmungslust störende Massregel sei. Andere Commissions-Mitglieder, darunter namentlich der bekannte Hofbaurath Francesconi, sprachen sich unter besonderer Betonung des Ausschliesslichkeitsrechtes entschiedenst für die Beschränkung der Tariffreiheit aus und wies Letzterer namentlich darauf hin, dass auch in England die Nothwendigkeit erkannt worden sei, den übertriebenen Gewinn der Actien-Gesellschaften zu beschränken; schliesslich wurde gegen den Antrag der Commission die Bestimmung in die Concessionsnormen aufgenommen, dass es der Unternehmung zustehe, die Preise nach Umständen festzusetzen, dass es jedoch der Staatsverwaltung vorbehalten bleibe, auf eine billige Herabsetzung der Preise einzuwirken, wenn die reinen Erträgnisse der Bahn 15% der Einlagen überschreiten [vom Referenten war diese Grenze mit 10% beantragt]. In dem Vortrage an den Kaiser hatte sich der Kanzler ausdrücklich darauf berufen, dass in der Commission, mit Ausnahme des Referenten, alle Stimmen sich gegen die Einführung eines gesetzlichen Tarifs [Taxe] und somit auch gegen die Limitirung des Gewinnes von Seite der öffentlichen Verwaltung ausgesprochen haben. Der Kanzler stimmte dieser Anschauung unbedingt bei, »da es mit dem damals bestandenen Administrationswesen, wo alle Taxirungen abgestellt waren, der Privatconvenienz aller anderen Unternehmungen freigestellt war, ihre Producte, Waaren und Arbeit ohne Einfluss der Regierung selbst zu schätzen — nicht vereinbarlich erschien, hier in eine Taxirung einzugehen, zu deren mit Beruhigung auszusprechenden Quote es nothwendig erschienen wäre, immerfort ein eigenes Rechnungs-Individuum von Seite der Staatsverwaltung in den Bureaux der Bahnunternehmungen aufzustellen, welches gewissermassen die Bücher fortwährend zu inspiciren hätte«.

Was die Leistungen zu Gunsten der Militär- und Postverwaltung anbelangt, so wurden den Concessionären durch die Normen vom Jahre 1838 bereits Verpflichtungen auferlegt, welche indessen wesentlich beschränkter als die Lasten sind, welche heute den Eisenbahnen obliegen. In Bezug auf die Militärtransporte wurden die Unternehmer lediglich verpflichtet, dieselben zu keinem höheren als dem sonst allgemein für Private bestehenden Tarife zu befördern. Was die Postbeförderung anbelangt, so sollten die Eisenbahnen lediglich Briefe, Schriften und Amtspakete ohne Vergütung zur Beförderung übernehmen, andere Poststücke aber

nur gegen ein mit der Postgefälls-Verwaltung zu vereinbarendes Entgelt, welches die gewöhnlichen Tarife nicht übersteigen durfte, und gegen Ueberlassung von 4% der hiebei von der Bahn bezogenen Bruttoeinnahme an die Postanstalt. Ebenso sollte es der Finanzverwaltung zustehen, bei Personentransporten, wenn sie auf Eisenbahnen zwischen solchen Orten stattfanden, welche durch Staatspostanstalten verbunden waren, dann eine mässige Gebühr in Form einer Abfindungssumme einzuheben, wenn die Ertragsverhältnisse mit Rücksicht auf die landesüblichen Zinsen und den bei anderen Industrie-Unternehmungen vorkommenden Ertrag günstig sein sollten.*) Selbst diese eingeschränkten Verpflichtungen waren gegen den Commissionsantrag in die Concessionsnormen aufgenommen worden. Die Commissions-Mitglieder vertraten bei den diesfälligen Verhandlungen die Anschauung, dass man, strenge genommen, die Postanstalt bei Benützung der Eisenbahnen eigentlich den allgemeinen Tarifen unterwerfen sollte, keinesfalls dürfe aber die unentgeltliche Versendung, wie dies in dem mit kaiserlichem Entschluss herabgelangten Aufsatz der Concessionsnormen ausgesprochen war, auf alle Postsendungen ausgedehnt werden, da eine solche Bedingnis sich für die Eisenbahnen zu einer schier unerschwinglichen Last entwickeln könnte.

Auch gegen die Besteuerung des Personentransportes sprach sich die Commission aus, da es an einem gesetzlichen Titel fehle, die Eisenbahnen für den Personentransport ausser mit der Erwerbsteuer auch noch mit einer zweiten Steuer zu belegen. Sollte aber, wenn auch nicht aus dem Wortlaute, so doch aus dem Geiste der Postgesetze, eine den Eisenbahnen wegen Beeinträchtigung der Postanstalt zu machende Auflage gerechtfertigt erscheinen, so durfte diese nach Ansicht der Commission doch nie eine neue Steuerzahlung an die Staatscasse, sondern einzig nur eine Ersatzleistung an die Postmeister zum Gegenstande haben. Aber auch gegen eine solche Ersatzleistung spricht sich der Kanzler in dem Vortrage an den Kaiser aus, denn, »wenn man von Entschädigungen der Postmeister spricht, so müsste ebenso von Entschädigung der Strassenwirthe, Schmiede und Wagner, Bäcker, Fleischer und aller Gewerbsleute auf jenen Strassenzügen die Rede sein, woher der Zug der Reisenden und Frachten statt hatte. In dieser Beziehung habe aber der Kaiser selbst zahlreiche solche Beschwerden aus Anlass des Baues der Budweiser, Gmundener und selbst schon der Nordbahn als unstatthaft zu erklären befunden, weil es eine natürliche Folge der zunehmenden Cultur und erhöhten Erwerbsbetriebes ist, dass durch neue Erfindungen, welche tausende neue Erwerbsquellen eröffnen, andere Menschen den alten Erwerb und Unterhalt verlieren, welchen sie jedoch auf andere Art zu ersetzen bemüht sein müssen. Selbst auf früheren Poststrassen haben viele Postmeister durch neue Anlage von Postzügen bereits sich denselben Schicksalen längst fügen müssen, welchem nun andere durch Errichtung der Eisenbahnen verfallen.«

Die Analogie der Eisenbahnen mit öffentlichen Strassen führte auch zur Erwägung, ob und inwieweit die Eisenbahnen zur Leistung von Weg- und Brückenmauthen heranzuziehen seien. Der Referent hatte vorgeschlagen, dass das Fuhrwerk der Eisenbahnen, falls dasselbe mit Zulassung der Staatsverwaltung auf einer Communalstrasse oder -Brücke geführt wird, der Mauth unterworfen, jedoch eine Herabminderung derselben oder eine Pauschalzahlung an Stelle derselben zugestanden werde, wenn der volle Betrag der Weg- oder Brückenmauth das Mass einer billigen Entschädigung für die Abnützung der Strasse oder Brücke übersteigt, oder die fallweise Einhebung auf den guten Gang der Unternehmung störend einwirken würde. Es wurde von der Feststellung der Verpflichtung der Eisenbahnen zur Entrichtung der Weg- und Brückenmauth gänzlich Umgang genommen, nachdem in der Commission

*) Diese Bestimmungen stimmen im wesentlichen mit dem Inhalte des Hofkanzlei-Decrets vom 2. Juli 1840 überein, womit zufolge Allerhöchster Entschliessung vom 9. October 1839 die im § 19 des Postgesetzes vom Jahre 1837 vorbehaltene besondere gesetzliche Bestimmung der Verhältnisse der Eisenbahn-Unternehmungen zum Postregale erfolgte.

von verschiedenen Seiten geltend gemacht worden war, dass sich die bestehenden Vorschriften über Weg- und Brückenmauthen auf Eisenbahnen nicht wohl anwenden lassen; dieselben seien auf die Zahl des Zugviehes und auf die Abnützung gegründet. Bei Dampfwagen berechne man zwar die Dampfkraft nach Pferden, aber wie wäre da eine Controle möglich. Werde die Bahn mit animalischer Kraft betrieben, so dürfe der Umstand nicht übersehen werden, dass mit einem Pferde auf Eisenbahnen grössere Lasten als auf gewöhnlichen Strassen fortbefördert werden können. Die Beibehaltung desselben Massstabes für die Belegung mit den Mauthgebühren nach der Anzahl Zugvieh würde daher eine sehr geringfügige Einnahme ergeben.

Es werde sich überhaupt kaum irgendwo der Fall ereignen, dass bei Benützung einer Eisenbahn die Verpflichtung zur Entrichtung einer communalen Wegmauth nach den bestehenden Vorschriften eintreten könnte. Dagegen könnten Eisenbahnen häufiger über Communalbrücken geführt werden, was die Abnahme einer Brückenmauth dafür vollkommen rechtfertige. Auch hier träten jedoch dieselben Schwierigkeiten der Einhebung ein, und wurde daher in die Concessionsnormen lediglich die Bestimmung aufgenommen, dass, wenn eine Eisenbahn über eine öffentliche Brücke oder einen öffentlichen Damm geführt wird, die Unternehmung sich wegen des Gebrauches dieser Anstalten gehörig abzufinden habe.

Die Dauer der Concession wurde nach den Vorschlägen des Referenten mit 50 Jahren festgesetzt, für Unternehmungen von sehr langer Ausdehnung jedoch nach Umständen auch die Zugestehung einer längeren Concessionsdauer vorbehalten. Der Referent begründete die längere Privilegiumsdauer mit dem ausserordentlichen Kostenaufwande, welchen die Anlegung der Eisenbahnen erforderte, und bezeichnete dieselbe sogar als vortheilhaft für das Publicum, da es bei einer längeren Concessionsdauer dem Unternehmer ermöglicht sei, die Höhe der Transportgebühren zu Gunsten des Publicums tiefer herabzusetzen. Es unterliege daher keinem Anstande, die Dauer des Transportmonopols wie des Mauthgenusses beim Strassenbau in der Regel auf die für letzteren gesetzlichen 50 Jahre festzusetzen. Ein Heimfallsrecht sollte nach den ursprünglichen Anträgen des Referenten nicht statuirt, vielmehr der Gesellschaft auch nach Ablauf jener 50 Jahre das Eigenthum ihrer eingelösten Gründe, ihrer darauf hergestellten Gebäude und ihrer sonst gemachten Anschaffungen zur weiteren Verfügung und eventuellen Veräusserung an einen anderen Unternehmer verbleiben, und der Staatsverwaltung, wenn die Art des Betriebes der Unternehmung den öffentlichen Interessen entspricht, vorbehalten bleiben, die Concession zu erneuern. Indessen änderte der Referent während der Commissions-Verhandlungen seinen Antrag dahin, dass das Eigenthum der hergestellten Eisenbahn mit Allem, was unmittelbar zum Bauwerke gehört, nach Ablauf der Concessionsdauer an den Staat überzugehen habe. Zur Unterstützung des staatlichen Heimfallrechtes an dem Bahnkörper machte der Referent geltend, dass eine unbedingte Verleihung des Enteignungsrechtes, wodurch der Betriebsunternehmer einer Eisenbahn auch nach Ablauf der Privilegiumszeit noch Eigenthümer des Bauwerks bleibt, die üble Folge nach sich zöge, dass dieses von jeder künftig an seine Stelle eintretenden Privatunternehmung, oder, wenn der Staat es an sich ziehen will, vom Staate erst eingelöst werden müsste, in jedem Falle deshalb das Bahngeld künftig höher gestellt werden müsste als es sonst der Fall wäre. Es gehe daher schon aus der politischen Rücksicht, um diese Nachtheile zu vermeiden, die Nothwendigkeit hervor, den Eisenbahn-Unternehmern das Expropriationsrecht nur bedingt, nämlich nur unter dem Vorbehalte des nach Ablauf der Privilegiumszeit an den Staat übergehenden Eigenthums des Bahnkörpers zu verleihen, wodurch dann der Privatunternehmer allerdings nicht vollkommener, bleibender, sondern blos zeitlicher Nutzeigenthümer des hergestellten Bauwerkes wird. Zur Begründung des staatlichen Heimfallsrechtes wurde auch auf die Analogie der Eisenbahnen mit solchen Strassen hinge-

wiesen, welche von Privaten nicht blos zu ihrem Gebrauche hergestellt werden und ihnen gleichfalls nur für eine bestimmte Zeit zur Nutzung übergeben werden.

Besonders scharf sprach sich ein Commissions-Mitglied zu Gunsten des staatlichen Heimfalles aus. Es wäre, wie er erklärte, »eine bisher noch nie erhörte und auch durch keinen Rechtstitel zu rechtfertigende Handlung, wenn der Staat sich in irgend einem Falle und aus was immer für einem Titel das Recht anmassen wollte, dem einen Theile der Staatsbürger sein rechtmässig erworbenes und von ihm rechtmässig besessenes Eigenthum zu entziehen, um dasselbe anderen Staatsbürgern, sei es einzelnen Privaten oder Privat-Actien-Gesellschaften als vollständiges Eigenthum zuzueignen. Der Staat kann das im § 365 a. b. G. B. begründete Expropriationsrecht nur für sich selbst, als Gesammtheit aller Staatsbürger und nur wegen des allgemeinen Besten nach dem Grundsatze in Anspruch nehmen, dass der einzelne Staatsbürger nach Mass seiner Kräfte das allgemeine Wohl, worin sein eigenes eingeschlossen ist, befördern, mithin seinen einseitigen Privatvortheil dem allgemeinen Besten nachsetzen und daher sich auch bequemen müsse, sein Grundstück zur Anlegung oder Herstellung einer öffentlichen Strasse zu überlassen. Der Staat kann das dem einzelnen Privateigenthümer für einen Zweck des allgemeinen Besten entzogene Privateigenthum zur leichteren Ausführung einer auf Erreichung dieses Zweckes abzielenden Anstalt für einen beschränkten Zeitraum anderen Privaten oder Privatgesellschaften, welche diesfalls im Namen und zum Vortheile des Staates wirkend eintreten, als Nutzungs-Eigenthum überlassen. Allein es dürfte wohl nie die Absicht der gerechten österreichischen Regierung bei dem Entwurfe des a. b. G. B. gewesen sein, den Staat zu berechtigen, Massen von Grundbesitzern ihr Eigenthum zu entziehen und dasselbe Massen von Geldbesitzern [Actien-Gesellschaften] als vollständiges Eigenthum zuzueignen.«

Von anderer Seite wurden gegen den Vorbehalt des Uebergangs des Eigenthums des Bahnkörpers an den Staat mit Ablauf der Concessionsdauer schwerwiegende Bedenken vorgebracht. Insbesonders wies man darauf hin, dass als Folge eines solchen Vorbehalts der gleich ursprünglich schlechtere Bau der Eisenbahn und die Verwahrlosung derselben und andererseits die indirecte Nöthigung des Unternehmers zu befürchten sei, die Bahnpreise möglichst hoch zu stellen, damit das für den Bau der Bahn aufgewendete Capital in kürzester Zeit, und zwar insoweit es erreichbar ist, schon in den ersten Jahren der Concession, um gegen spätere ungünstigere Zufälle geborgen zu sein, hereingebracht werde. Diese Preissteigerung stehe in scharfem Gegensatze zu der Absicht, durch billige Preise die Bahn möglichst gemeinnützig zu machen und soll hinwider, um zu hohen Preisansätzen oder eigentlich einem zu hohen Rentenbezuge aus dem Unternehmen vorzubeugen, der Regierung nebst dem Bahneigenthum auch das Recht der Bahntarif-Regelung vorbehalten bleiben, so dränge sich das Bedenken auf, dass unter diesen zweifach lästigen Bedingungen grössere Eisenbahn-Unternehmungen schwerlich entstehen werden. Auch wurde darauf hingewiesen, dass der menschliche Erfindungsgeist in dem Zweige der technischen Mechanik, der die Fortschaffung der Transportmittel zum Gegenstande hat, wahrscheinlich noch auf manche wichtige Verbesserung kommen wird. Schon seit längerer Zeit beschäftige man sich damit, Transportmittel herzustellen, welche auf gewöhnlichen Strassen ohne Anwendung von Zugvieh brauchbar und Personen und Sachen schneller und billiger, als es mit Pferden geschehen kann, weiter zu befördern dienlich sind. Wer könne mithin dafür bürgen, dass die erbauten Eisenbahnen nach Ablauf der Concessionsdauer von 50 Jahren noch überhaupt so vortheilhaft und gemeinnützig wie gegenwärtig erscheinen werden und stelle sich dies als etwas Ungewisses dar, so dürfte selbst darin ein Bedenken liegen, den Vorbehalt des Bahneigenthums zu Gunsten des Staates in der Concession zu bedingen.

Trotz der in der Commission ausgesprochenen Bedenken wurde über den

seitens des obersten Kanzlers, Grafen Mittrowsky, in dem Vortrage vom 6. December 1837 gestellten Antrag, die Bestimmung in die Concessionsnormen aufgenommen, dass nach Ablauf der Concession oder bei sonstigem Erlöschen derselben bei jenen Eisenbahnen, welchen mittels der Concession das Enteignungsrecht verliehen wurde, das Eigenthum an der Eisenbahn selbst, an dem Grunde und Boden und den Bauwerken, welche dazu gehören, nach Analogie der von Privaten erbauten Strassen, welche nach Ablauf des 50jährigen Mauthprivilegiums zur Sicherstellung ihres Fortbestandes immer in das Staatseigenthum übergehen, sogleich durch das Gesetz ohne Entgelt und unmittelbar an den Staat überzugehen habe. Graf Mittrowsky erachtete, dass diese Bestimmung nothwendig sei, indem eine solche Bahn nach Erlöschung des Privilegiums, als eine res derelicta, also als Staatseigenthum nach allgemeinen Staatsgrundsätzen anzusehen sei; denn der Grund und Boden sei dem ehemaligen Eigenthümer längst bezahlt und die Eisenbahn durch den 50jährigen Ertrag ebenfalls getilgt.

Zugleich wurde jedoch in den Concessionsnormen bestimmt, dass die Staatsverwaltung für den Fall, wenn die Unternehmer in der für die Dauer der Concession bestimmten Zeit ohne ihre Schuld keinen zureichenden Ersatz für ihre Bauauslagen erlangt haben sollten, billige Rücksicht nehmen und sich geneigt finden lassen wird, den Unternehmern die Fortsetzung ihres Transportbetriebes nach Massgabe des erlittenen Verlustes eine angemessene Zeit hindurch zu gestatten.

Ausserdem wurde in die Concessionsnormen die Bestimmung aufgenommen, dass bei Nichtbefolgung oder Verletzung der Concessions-Bedingungen und nach vorausgegangener fruchtloser Warnung und Ahndung die Concession erlischt, dass die Behörden über die Erfüllung dieser Bestimmungen sorgfältig zu wachen und sich von dem Fortschreiten der Unternehmung fortwährend in Kenntnis zu erhalten haben, dass endlich die politische Landesstelle für jede von einem Actienvereine besorgte Eisenbahn - Unternehmung, einen l a n d e s f ü r s t l i c h e n C o m m i s s ä r zu bestellen habe, dessen Bestimmung es ist, jeden statuten- oder vorschriftswidrigen Vorgang der Unternehmung auf geeignete Art zu verhindern; ohne auf die Leitung der Geschäfte oder auf irgend einen Zweig der Gebarung berathenden oder entscheidenden Einfluss zu nehmen, sollte derselbe ermächtigt sein, allen Berathungen beizuwohnen, alle Acten und Rechnungsabschlüsse einzusehen und alle dienlichen Aufklärungen zu verlangen. Der Aufwand für diese Aufsichtsorgane sollte von der Eisenbahn-Unternehmung vollständig vergütet werden. Auch diesen Bestimmungen wurde von mehreren Commissions-Mitgliedern widersprochen. Ein Mitglied machte aufmerksam, wohin das führen würde, und in welche Verlegenheit die Behörden gerathen dürften, wenn jedem Eisenbahn-Unternehmen ein landesfürstlicher Commissär beigegeben werden sollte. Ein anderes Commissions-Mitglied hob hervor, dass die preussische Regierung zwar einen Commissär bestelle; insoferne sich aber die Gesellschaft in allen Beziehungen zur Staatspolizei an denselben zu wenden habe, so scheine er mehr zum Schutze der Gesellschaft bestellt. Diesen Schutz gewähren in Oesterreich die zuständigen Behörden nach Massgabe der bestehenden Gesetze, weshalb ein besonderer Commissär entbehrlich sei. Auch die ursprüngliche Bestimmung des Entwurfes, wonach der Commissär zur Sistirung gesellschaftlicher Beschlüsse berechtigt sein sollte, war auf lebhafte Bedenken gestossen, welchen dadurch Rechnung getragen wurde, dass lediglich ausgesprochen wurde, er habe die Durchführung statuten- oder vorschriftswidriger Vorgänge auf geeignete Art zu verhindern.

Der Vertreter des Hofkriegsraths hatte in der Commission die Frage angeregt, ob bei der ganz eigenthümlichen Natur der Eisenbahnstrassen und ihres Verhältnisses als Privateigenthum nicht besondere Festsetzungen darüber nöthig wären, wie es mit den E n t s c h ä d i g u n g s a n s p r ü c h e n b e i Z e r s t ö r u n g o d e r S p e r r u n g d e r B a h n e n i m K r i e g s f a l l e zu halten sein würde. Es sprachen sich wohl einzelne Mitglieder dafür aus, durch

eine ausdrückliche Bestimmung die Ersatzpflicht des Staates mindestens in Fällen ausdrücklich auszuschliessen, in welchen die Zerstörung einer Bahn vom Feinde erfolgte.

Die Mehrheit der Commission war indessen gegen die Aufnahme einer Bestimmung bezüglich der Kriegsschäden. Man unterschied hiebei zwischen Kriegsschäden, welche unmittelbar vom Feinde und solchen, welche zwar mittelbar auf Veranlassung der nahen Anwesenheit des Feindes, aber doch unmittelbar durch Anordnungen der eigenen Regierung zugefügt werden. Bezüglich der ersteren Schäden erachtete die Commission, dass gemäss § 1044 a. b. G. B. die Frage, ob Entschädigung zu leisten sei, von den besonderen Vorschriften der politischen Behörden abhänge, und es nicht nöthig sei, diesbezüglich für die Eisenbahnen besondere Bestimmungen zu treffen.

Hinsichtlich der zweiten erwähnten Kriegsschäden war nach Ansicht der Commission zu unterscheiden, ob nach Ablauf der Privilegiumszeit das Bahneigenthum an den Staat abgetreten werde oder nicht. Im ersteren Falle schien es ihr allerdings drückend, wenn die Eigenthümer diese Schäden tragen sollten; eine eigene Bestimmung hierüber in die Verleihungs-Urkunde hielt sie nicht nöthig, weil die Verpflichtung zur Vergütung solcher Kriegsschäden schon aus den bestehenden Vorschriften fliessen würde.

In dem zweiten Falle hingegen, wo das Eigenthum der Bahn von dem Staate nicht angesprochen wird, schien es billig, dem Unternehmer die Verpflichtung ausdrücklich aufzuerlegen, dass er derlei Kriegsschäden zu tragen habe, und zu diesem Ende wurde es nöthig erachtet, diesfalls in die Verleihungs-Urkunde eine besondere Bestimmung aufzunehmen.

Schliesslich hatte der Referent in Analogie der in den Concessionen für die Holz- und Eisenbahnen sowie für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen Bestimmungen, nach welchen sich Jedermann bei Verwirkung einer Strafe von 100 Species-Ducaten von der Errichtung einer gleichen Eisenbahn enthalten solle, in seinen Entwurf die Bestimmung aufgenommen, dass ausser dem gebührenden Schadenersatze auch Confiscations- und Geldstrafen gegen Eingriffe in das Privilegium verhängt werden sollen. Diese Bestimmung wurde indessen als überflüssig gestrichen, da die in den früheren Eisenbahn-Privilegien aufgenommenen Geldstrafen nebst Confiscation der nachgemachten Gegenstände, aus den Industrie-Privilegien entnommen und nur uneigentlich auf Eisenbahnen angewendet worden seien.

Wenn man Eisenbahnen aus dem Gesichtspunkte von Concessionen betrachte, welche nicht wie die Gegenstände von Industrie-Privilegien in leicht zu verbergenden, und nachzumachenden Verfahrungsweisen ausgeübt werden können, sondern weit ausgedehnte Nivellirungen, Bahnanlagen und Anstalten erfordern, die man vor Niemand verbergen kann, so sei es einleuchtend, dass der Fall von ähnlichen Eingriffen, wie bei Privilegien-Gegenständen, nicht leicht denkbar ist, und dass, wenn eine zweite Bahn neben der bewilligten gebaut werden wollte, dieses nicht so verstohlen geschehen könnte, um die weitere Ausführung nicht gleich zu hindern.

Bei Eisenbahnen seien in dieser Beziehung nur Diebstähle, muthwillige Beschädigungen und andere derlei Gesetzes-Uebertretungen denkbar, bezüglich deren die ohnehin schon bestehenden Gesetze ihre Anwendung finden, und keine besonderen Ausnahmsgesetze erforderlich seien.

Gelegentlich der zweitmaligen, mit dem Präsidialvortrag des Kanzlers vom 6. December 1837 dem Kaiser erstatteten Vorlage des Entwurfs der Concessionsnormen erörterte der Kanzler eine Anzahl von Fragen, welche in dem vorgelegten Entwurf der Concessionsnormen nicht geregelt waren, in so weit ausblickender Weise, dass es von Interesse ist, auf diese Fragen hier in Kürze zurückzukommen. Dieselben betreffen die Sicherheit des Betriebs, in zweiter Linie auch die Hintanhaltung einer unnöthigen Belästigung der Reisenden. Letzterem Gesichtspunkte entspringt der Vorschlag des Grafen Mittrowsky, die Eisenbahnen, wie dies in England der Fall sei, zu

verpflichten, bei Personenzügen ausser Holz nur entschwefelte Kohle [Cokes] und keine rohen Steinkohlen als Brennmateriale zu benützen. Des Fernern sollten die Behörden zur Hintanhaltung der Gefahren der Funkensprühens darauf achten, dass bei Anwendung der Dampfkraft die Locomotiven so eingerichtet werden, damit weder den Personen noch den nächst gelegenen Häusern oder ganzen Ortschaften und Feldfluren leicht Feuersgefahr drohe, und wären die Bahnen in den Concessionen zu verpflichten, einen erweislich nur durch die Fahrt und den Durchzug der Locomotive entstandenen derlei Schaden, dem Beschädigten entweder nach gütlichem Uebereinkommen oder nach Ausspruch der politischen Behörde zu vergüten.

Es sollte ferner als Regel festgesetzt werden, dass die Eisenbahnen, die mit Dampfkraft befahren werden sollen, nur in einer bestimmten Entfernung von Fahrstrassen bewilligt werden können, welche Distanz demnach gesetzlich bestimmt, und zwar mit wenigstens 30—40 Klafter. festgesetzt werden sollte, damit durch das Scheuwerden der in der Nähe auf den Landstrassen weilenden getriebenen Thiere nicht Unglück entstehe. In Consequenz sollte gesetzlich festgestellt werden, dass Eisenbahnen auf Landstrassen, bestehenden Dämmen oder durch das Publicum benützten Brücken nicht im Niveau geführt werden dürfen; es sollte denselben nur quer durch, oben oder unten die Führung des Bahnkörpers gestattet werden.

Von dieser Erwägung sei die vereinigte Hofkanzlei ausgegangen, indem sie die Nordbahn mit der Bitte zurückwies, sich zu ihrer Ueberfahrt der grossen Donaubrücke zu bedienen oder an dieselbe anzubauen, wodurch sie genöthigt wurde, sich eine eigene, sehr kostspielige Brücke selbst zu bauen.

Es sollte ferner daran festgehalten werden, dass dort, wo Krümmungen der Bahn erforderlich werden, die Trace so gewählt werde, dass möglichst grosse Bögen zur Anwendung kommen. Es sei dies ein für den Transport der Passagiere höchst wichtiger Umstand, da die Mechaniker fortwährend sich damit beschäftigen, den Locomotiven für die Personenfahrten die grösstmögliche Geschwindigkeit zu verschaffen, da die Entdeckungen in der Physik und Mechanik heutzutage erstaunliche Fortschritte machen, wodurch die Schnelligkeit in der Folge beinahe ins Unglaubliche sich erhöhen könnte, so dass das Leben aller Fahrenden bei zu geringen Krümmungen — und zumal wenn hohe Dämme passirt werden — in Gefahr wäre und es daher nothwendig sei, diese Vorsorge den Behörden zur Pflicht zu machen.

Ganz besondere Aufmerksamkeit widmete Graf Mittrowsky in seinem Vortrage vom 6. December 1837 der Begründung der Nothwendigkeit einheitlicher Spurweite auf allen österreichischen Eisenbahnen.

Es sei, wie er ausführte, aus hoher Staatsrücksicht gerade bei den Eisenbahnen höchst wichtig und selbst in staatswirthschaftlicher und industrieller Hinsicht geboten, hier eine gesetzliche Bestimmung für alle Bahnen einzuführen, in höherer Staatsrücksicht deshalb, weil vorauszusehen ist, welchen Umschwung einstens das Eisenbahnwesen selbst auf das Kriegswesen nehmen wird. Das Geschick künftiger Kriege könne durch Verwendung der Dampfkraft für die Transferirung der Truppen, Munition und aller Kriegsbedürfnisse eine ganz andere, vielleicht zum Wohle der Menschheit den Kriegszustand sehr abkürzende Gestaltung bekommen. Allein hiezu wären grosse Transportmittel für die Bahnen erforderlich; bestehen dann im Umfange der Monarchie auf mehreren Bahnen einige hundert Locomotiven und einige tausend Wagen gleichen Calibers, d. i. von Bahnen gleicher Weite des Geleises, so können selbe von allen Seiten, gegen Entgelt oder aus Kriegsnoth requirirt, zusammengestellt und für die zu transportirenden Massen der Kriegsmittel, von Personen, Thieren und Sachen benützt werden.

Allein unmöglich wäre die Anwendung solch ungeheurer kräftiger Kriegsanstalten, wenn man nicht auf allen Bahnzügen mit denselben Bahnwägen fortkommen kann.

In staatswirthschaftlicher und industrieller Rücksicht sei die Bestimmung

gleicher Bahnweite deshalb von hoher Wichtigkeit, »weil sodann überall, wo Eisenhütten und derlei mechanische Werkstätten bestehen oder entstehen werden, nach den bereits vorhandenen, von der Nordbahn eingeführten und verwendeten englischen Mustern Stephenson-sche Wagen gearbeitet würden, die nach und nach hiezu eingelernten Arbeiter überall zu solchen Arbeiten gleich verwendbar würden, und hiedurch eine Art Concurrenz in den verschiedenen österreichischen Provinzen und deren Werkstätten sich entwickeln würde, wodurch zu Gunsten der Bahnunternehmungen selbst sich die ungeheuren Preise der englischen Muster bald herabmindern, zugleich in grosser Zahl Arbeiter sich ausbilden würden, weil sie wüssten, dass sie überall in Bezug auf Bahngeleise und Wagenweite nach gleichen Formen Arbeit erlangen können«. Mittrowsky beantragte demnach folgende [in die Concessionsnormen nicht aufgenommene] Bestimmung: »In der Regel sollen alle Bahnzüge in der Monarchie einerlei Geleise-, respective Wagenweite, und zwar jene haben, welche bei der Nordbahn bereits in Anwendung gekommen. Ausnahmen müssen — durch Verhältnisse wohl begründet — besonders angesucht werden.«

4. Der kaiserliche Auftrag zur Ausarbeitung von Bestimmungen über die Einrichtung von Eisenbahn-Actien-Vereinen, sowie über den voreinleitenden staatlichen Einfluss auf Anlage und Hauptrichtungen der Eisenbahnen.

Schon bei den Verhandlungen über die Concessionsnormen war die Nothwendigkeit anerkannt worden, allgemeine Grundsätze aufzustellen, nach welchen die zum Zwecke der Errichtung von Eisenbahn-Unternehmungen sich bildenden Actien-Vereine am zweckmässigsten eingerichtet werden sollten. Diesbezüglich wurde mit kaiserlichem Handschreiben vom 27. December 1837 dem Obersten Kanzler Grafen Mittrowsky der Befehl ertheilt, dass die vereinigte Hofkanzlei sich mit der allgemeinen Hofkammer und der Hofcommission in Justizgesetzsachen ins Einvernehmen zu setzen habe. Mit Präsidialvortrag vom 28. April 1840 legte der Oberste Kanzler das Ergebnis der diesfälligen Berathungen dem Kaiser mit dem Antrage vor, den Unternehmungsgeist nicht durch erschwerendere Bestimmungen zu lähmen, als solche in den bereits bewilligten Statuten der drei grossen Eisenbahn-Gesellschaften [Nordbahn, Venedig-Mailand, Wien - Raab] enthalten seien. Hierüber erfloss die kaiserliche Entschliessung unter dem 19. Juli 1840 dahin, dass es vorderhand bei den ertheilten Directiven zu verbleiben habe. Zugleich erhielt der Oberste Kanzler den Auftrag, in Ueberlegung zu ziehen und zu berichten, welchen voreinleitenden Einfluss die Staatsverwaltung auf die Anlage und die Hauptrichtungen der Eisenbahnen nach den Erfordernissen des nationalen Verkehres im Inlande und mit dem Auslande im Hinblicke auf die politisch-militärischen Rücksichten zu nehmen habe, wobei es sich keineswegs um die Ausführung von Bahnen auf Staatskosten handle. Die vereinigte Hofkanzlei und die allgemeine Hofkammer beriethen sohin über die Hauptrichtungen, in welchen Eisenbahnen angelegt werden sollten und stellten ein diesfälliges Programm auf, konnten sich jedoch über die Art der Verwirklichung desselben nicht einigen. Die vereinigte Hofkanzlei war der Ansicht, dass sich diesbezüglich der Einfluss der Staatsverwaltung auf solche Massregeln beschränken müsse, welche darauf abzielen, die Unternehmungslust vorzüglich auf die für den Staat wichtigen Linien zu lenken und dort, wo die Privatthätigkeit ins Stocken gerathe, in Erwägung zu ziehen, wie Abhilfe zu treffen wäre. Dagegen war die allgemeine Hofkammer, an deren Spitze Freiherr von Kübeck stand, der Ansicht, dass die Regierung die Entwicklung der Eisenbahn-Bauthätigkeit intensiver fördern solle.

Nach Ansicht der Hofkammer sollte man sich zunächst über die Grundzüge eines allgemeinen Eisenbahn - Systems einigen und sodann die weitere Sorge darauf richten, dieses System in geeig-

neter Weise der Verwirklichung zuzuführen, wobei in Betracht zu ziehen wäre: 1. ob und inwieweit es sich empfehle, mit den auswärtigen Regierungen in Bezug auf die Anlage der als nothwendig erkannten Hauptlinien im fremden Gebiete in Unterhandlung zu treten, 2. in welcher Reihenfolge die Vereinbarungen zur Ausführung des Systems je nach der grösseren Wichtigkeit und Dringlichkeit der einzelnen Linien zu treffen wären, 3. ob die Organisation und Leitung der Actien-Gesellschaften zur Ausführung und zum Betriebe der Hauptlinien von der Staatsverwaltung ausgehen sollte und ob es insbesonders nicht zweckmässig wäre, die Erbauung von Eisenbahnen unter gewissen Voraussetzungen, durch Zusicherung einer staatlichen Zinsengarantie an die Actionäre zu fördern.

Die vereinigte Hofkanzlei unterbreitete, nachdem auch der Hofkriegsrath in der Sache befragt worden war, die verschiedenen Meinungen der kaiserlichen Entscheidung. Es kam indessen zu einer solchen nicht, nachdem die Regierung sich gegen Schluss des Jahres 1841 durch die Nothlage, in welche die bestehenden Privatbahnen gerathen waren, sowie durch die Schwierigkeiten, auf dem Wege der Privatbauthätigkeit den Ausbau des Eisenbahnnetzes in einer den öffentlichen Interessen entsprechenden Weise sicherzustellen, veranlasst fand, zur Anlage der für die Staatsinteressen wichtigsten Eisenbahnlinien auf Staatskosten zu schreiten. Das hierüber an sämmtliche Landesstellen erlassene Hofkanzlei-Decret vom 23. December 1841 gab den bedeutsamen Systemwechsel kund.

5. *Die sonstigen Vorschriften bis zum Erlass des Polizeigesetzes vom Jahre 1847.*

Dieselben betreffen, wenn man von vereinzelten Erlässen absieht, welche andere Gegenstände behandeln [siehe Seite 27 und ff.], Massnahmen zur Erhöhung der Betriebssicherheit und Hintanhaltung von Gefährdungen der Anrainer durch den Bahnbetrieb.

Eine der ältesten Vorschriften dieser Art enthält die niederösterreichische Regierungs-Verordnung vom 10. Februar 1838, Z. 4103, womit der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn aufgetragen wurde, Vorkehrungen zu treffen, um die durch Funkenflug verursachte Feuersgefahr hintanzuhalten. In gleicher Angelegenheit erging auch das Hofkanzlei-Decret vom 7. April 1838, Z. 7963 [Provinz.-G.-S. für Niederösterreich Bd. 20, Nr. 86, S. 151]. Danach sind zur möglichen Verhinderung der Feuersgefahr, welche durch das Aussprühen der Funken aus den Locomotiven entstehen kann und zur Vermeidung der Kleiderbeschädigung der Mitfahrenden folgende Vorsichten anzuwenden, und zwar:

a) ist die Feuerung der Locomotive mit Holz während der Fahrt durchaus einzustellen [aufgehoben durch Hofkanzlei-Decret vom 3. April 1840, Z. 8673];

b) ist eine breitere Pfanne unter dem Feuerherde und ein Drahtnetz an dem oberen Ende des Rauchfanges der Locomotive anzubringen;

c) sind immer gute Kohlen und Cokes zu verwenden [!];

d) ist in der Nähe der Ortschaften und durch dieselben langsamer zu fahren, weil das Aussprühen der Funken aus dem Rauchfange hauptsächlich durch die gewaltsame und schnelle Entweichung des Dampfes verursacht wird; endlich

e) sind in der Nähe der Dampfwagen die gedeckten Personenwagen anzubringen.

Um Gefährdungen von Menschenleben hintanzuhalten, wurde mit der niederösterreichischen Regierungs-Verordnung vom 7. August 1838, Z. 44731, das Aufsteigen auf schon in Bewegung befindliche Züge strengstens untersagt.

Zu erwähnen ist ferner die niederösterreichische Regierungs - Verordnung vom 23. December 1838, Z. 69.169 [Provinz. - G. - S. für Niederösterreich Bd. 20, S. 1090], nach welcher bei den Fahrstrassen-Uebersetzungen auf Kosten der Bahnanstalt Warnungstafeln anzubringen sind, durch welche das Publicum darauf aufmerksam zu machen ist, dass das eigenmächtige Oeffnen der geschlossenen Schranken verboten ist. In dem Wortlaut der auf diesen Warnungstafeln ange-

brachten Kundmachung ist gemäss dieser Verordnung das Publicum anzuweisen, die Geleise der Bahn nicht mehr zu überschreiten, oder über dieselben zu fahren oder Vieh zu treiben, sobald der Führer des Wagenzuges durch Pfeifen das Herannahen desselben anzeigt. An geeigneter Stelle sind ferner Warnungstafeln aufzustellen, welche das Publicum auf die Strafbarkeit solcher muthwilliger oder böslicher Handlungen aufmerksam machen, die geeignet sind, die persönliche Sicherheit der Reisenden, das Eigenthum der Bahn oder überhaupt die Sicherheit des Verkehres zu stören.

Durch die niederösterreichische Regierungs-Verordnung vom 15. August 1839 wurde, »um bis zum Erscheinen eines systematisch geordneten Eisenbahn-Polizeireglements jene dringend nothwendigen Vorsichtsmassregeln gleich in das Leben treten zu lassen, welche sich auf der Grundlage der bisherigen Erfahrungen und Wahrnehmungen als unverschieblich für die persönliche Sicherheit der Reisenden gezeigt haben«, nachstehendes angeordnet:

1. Wenn mehrere Züge denselben Tag nacheinander abgehen, hat der zweite Train immer eine halbe Stunde nach dem ersten, der dritte eine halbe Stunde nach dem zweiten und so fort aus dem Bahnhof oder aus der Station abzugehen;

2. wenn ein Zug auf dem Stationsplatz steht und ein zweiter erwartet wird, so wird dieses dem Maschinführer in gehöriger Entfernung durch Aufstellung eines sichtbaren Zeichens [einer Fahne] angedeutet;

3. der Locomotive, auf welcher sich derzeit nur der Maschinführer und der Heizer befinden, ist noch eine dritte Person beizugeben, welche das Gesicht gegen den Zug und den Conducteur gerichtet hält; endlich

4. dürfen auf den Stationsplätzen die Züge nicht länger geduldet werden, als zur Versehung des Zuges mit Wasser und Kohlen nothwendig ist; sollte wegen eingetretenen zufälligen Umständen ein längerer Aufenthalt unvermeidlich sein, so ist der Wagenzug weiter vorwärts zu bringen, wofür der auf dem Stationsplatz befindliche Expeditor verantwortlich gemacht wird.

Die niederösterreichische Regierungs-Präsidial-Verordnung vom 14. November 1839 und das Hofkanzlei-Decret vom 21. November 1839 behandeln die Vorsichten bei Nachtfahrten. Darnach darf bei Nachtfahrten nur mit zwei Meilen Geschwindigkeit in der Stunde gefahren werden; die Bahnwächter haben mit Laternen auf der Bahn zu stehen und müssen mit Fackeln und Pechpfannen zum Signalisiren versehen sein; bei den Wegübersetzungen müssen eigene Aufsichtsorgane aufgestellt werden; vorn an der Locomotive und rückwärts am letzten Wagen sind hell leuchtende Laternen mit rothem Glase anzubringen; die Laterne auf der Locomotive soll mit einem hell glänzenden Reverber versehen sein u. s. w.

Erwähnung verdient ferner das Hofkanzlei-Decret vom 9. Juni 1842, Z. 17.780, Polit. G.-S. Bd. 70, Nr. 71 [für Niederösterreich und Mähren-Schlesien]. Mit demselben wurden auf Grund der a. h. Entschliessung vom 7. Juni 1842 »vorderhand einige dringende Massregeln für den Betrieb der Eisenbahnen« angeordnet und zwar dass:

1. von nun an der Gebrauch der vierräderigen Locomotiven nicht mehr stattfinden darf und die Eisenbahn-Gesellschaften blos Locomotiven, die mit sechs Rädern versehen sind, in Anwendung zu bringen haben, dass ferner der Gebrauch von zwei sechsräderigen Locomotiven bei einem Wagenzuge nur im Falle besonderer Terrain- und Witterungsverhältnisse gestattet ist;

2. das Nachschieben mit einer zweiten, rückwärts am Wagenzuge angebrachten Locomotive an allen Orten und zu jeder Zeit untersagt ist;

3. die Geschwindigkeit der Fahrt bei Personenzügen vier Meilen mit Ausschluss des Aufenthaltes für die Stunde, und fünf Meilen mit Einschluss des Aufenthaltes, bei Lastzügen drei Meilen in der Stunde nicht übersteigen darf;

4. der Verschluss bei Wagen, wo die Personen sich nicht leicht durch Ausspringen retten können, ganz abzustellen ist, und zwar so, dass die Mit-

fahrenden den Verschluss ohne grosse Anstrengung zu beseitigen vermögen.

Zugleich wurde angeordnet, dass zur Beruhigung des Publicums sogleich eine entsprechende Vorkehrung gegen die Ueberladung der Wagen mit Menschen zu treffen sei; auch wurde die Landesstelle durch dasselbe Hofkanzlei-Decret angewiesen, die landesfürstlichen Commissäre für die von Wien ausgehenden Eisenbahnen zu beauftragen, unter strengster Verantwortlichkeit darüber zu wachen, dass kein Wagenzug abgehe, bevor nicht die Wagen rücksichtlich des Verschlusses und bezüglich der leichteren Beseitigung desselben der a. h. Willensmeinung gemäss eingerichtet sind und dass, insoferne diese Einleitung längere Zeit erfordern sollte, vorderhand die bezeichneten Wagenclassen offen gehalten werden.

Weiters sind aus der Periode bis 1848 folgende Sicherheitsvorschriften zu nennen und zwar: über die Locomotiv-Kesselproben und die Qualification der Locomotivführer [Hofkanzlei-Decret vom 28. Februar 1840, Z. 4669, Provinz.-G.-S. für das Laibacher Gouv., Bd. 22, Seite 78], über die Vorkehrungen gegen die Gefahr der Explosion bei Dampfmaschinen [Hofkanzlei-Decret vom 16. Mai 1841] über die Entfernung der Locomotiv-Eisenbahnen von Ortschaften und einzelnen Häusern [Hofkanzlei-Decret vom 22. October 1841, Z. 30.228 für die Privatbahnen und vom 28. December 1843, Z. 40144, für die Staatsbahnen], über das Absperren des Dampfes bei der Durchfahrt der Locomotiven durch Ortschaften [Hofkanzlei-Decret vom 31. December 1842], über feuersichere Herstellungen nächst den Eisenbahnen [Hofkanzlei-Decret vom 28. December 1843, Z. 40.114—16.551 und Hofkammer-Präsidialerlass vom 18. Januar 1844, Z. 4640], über das Abtreiben der Wälder nächst Eisenbahnen [Hofkanzlei-Decret vom 29. Februar 1844, Polit. G.-S. Bd. 72, Nr. 113], über das Verbot des Viehweidens in der Nähe der Eisenbahnen [Hofkanzlei-Decret vom 30. November 1845, Polit. G.-S. Bd. 73, Nr. 144], über die Einfriedung des Bahnkörpers [Hofkanzlei-Decret vom 18. Januar 1846, Polit. G.-S. Bd. 74, Nr. 94], über das Aushängen der Locomotive während der Fahrt [Hofkanzlei-Decret vom 11. April 1846, Polit. G.-S. Bd. 74, Nr. 53], über die Erbauung von Pulvermagazinen und ähnlichen Gebäuden in der Nähe der Eisenbahnen [Hofkanzlei-Decret vom 13. Juni 1847, Polit. G.-S. Bd. 75, Nr. 73], dann über die Einführung von Rettungskasten und ärztlicher Hilfe auf Eisenbahnen [Hofkanzlei-Decret vom 6. October 1847, Z. 32.471 bis 687].

Abgesehen von den zahlreichen Sicherheitsvorschriften verdient die vorläufige Regelung erwähnt zu werden, welche in der hier in Betracht kommenden Zeitperiode das V e r h ä l t n i s d e r E i s e n b a h n e n z u r Z o l l v e r w a l t u n g gefunden hatte. Diesbezüglich erhielten die Concessionsnormen vom Jahre 1838 noch keine Bestimmung. Erst aus Anlass der Verhandlung über die Errichtung eines Seitenflügels der Nordbahn von Gänserndorf nach Pressburg wurde die allgemeine Hofkammer mit dem a. h. Handschreiben vom 8. Januar 1838 zur wohlerwogenen Aeusserung aufgefordert, ob und unter welchen Vorsichten es in finanzieller Beziehung zulässig und unnachtheilig sei, den Eisenbahnen den Uebergang über die Zolllinie zu gestatten. Die Hofkammer äusserte sich unter dem 5. December 1838, dass allerdings die Umwälzung, welche die Eisenbahnen im Verkehre hervorbringen dürften, nicht ohne einen tief eingreifenden Einfluss auf die bestehenden Zollanstalten und die Mittel zur Handhabung der Zollvorschriften bleiben könne. Die grosse Schnelligkeit der Transporte und die bedeutende Zahl Personen, die zugleich befördert werden, in der Fortsetzung ihrer Reise nicht gehemmt werden wollen und eine schleunige Amtshandlung ansprechen, stelle der genauen Vollziehung des Zollverfahrens Hindernisse entgegen und ziehe für die Zwecke der Zollanstalten Gefahren nach sich, die bei den bisherigen Arten der Transport-Anstalten nicht in gleichem Masse bestanden. Gleichwohl sprach sich die Hofkammer dahin aus, dass diese Erwägungen keinen überwiegenden Grund abgeben könnten, den Bau von Eisenbahnen in Richtungen, welche die Zolllinie oder Zwischen-Zolllinie durchschneiden, zu

untersagen. Die Interessen des Zolles können es nicht rechtfertigen, durch ein Verbot der Eisenbahnen in den bemerkten Richtungen dem Verkehre und der Betriebsamkeit jene unberechenbaren Vortheile zu entziehen, die dieses mächtige Mittel der Erleichterung und Beschleunigung der Transporte erwarten lässt. Uebrigens werde durch die Beschaffenheit des Eisenbahn-Transportes selbst und der Transportmittel in mehrfacher Beziehung die Anwendung der für Zollzwecke erforderlichen Vorkehrungen erleichtert und dadurch die Besorgnis von Unterschleifen gemildert. Die bewegende Kraft, deren sich beim Eisenbahn-Transport bedient wird, fordere nur in weiten Entfernungen und nur an bestimmten Orten einen kurzen Aufenthalt. Der Umstand, dass wahrscheinlich durch einen geraumen Zeitraum die Fahrten auf jeder Eisenbahn von einer Gesellschaft ausschliesslich betrieben werden dürften und die Einrichtung der Bahn selbst bringe mit sich, dass bei der Benützung derselben eine Regelmässigkeit stattfindet, die in gleichem Masse bei den Fahrten auf anderen Strassen nicht eintritt. Dadurch werde die Ueberwachung der Fahrten wesentlich unterstützt und die Unterschleife, zu denen der Transport auf gewöhnlichen Strassen während des langen Zeitraumes, den derselbe erheischt, häufig Gelegenheit darbietet, seien in ungleich geringerem Masse bei der Beförderung mit Dampfkraft auf Eisenbahnen zu befürchten. Zugleich könne den Eisenbahnwagen eine gleichförmige Einrichtung gegeben werden, welche die sonst nöthige Anlegung des Zollverschlusses an jedem einzelnen Packe oder Behältnisse entbehrlich machte und indem der Verschluss an dem Wagen selbst angelegt wird, eine sehr wichtige Vereinfachung und Beschleunigung des Verfahrens erreichen lasse; auch sei die Stellung der Eisenbahn-Gesellschaften und die Art ihrer Geschäftsführung derart, dass sich nicht besorgen lasse, es werde von ihrer Seite die Hand zu Unternehmungen des Schleichhandels geboten werden. Endlich sei gerade der Umstand, dass Eisenbahnen immer von einer grossen Zahl Reisenden in Gemeinschaft befahren werden, der Verheimlichung und den Unterschleifen minder günstig.

Die Hofkammer erachtete übrigens, dass es Mangels von Erfahrungen noch nicht an der Zeit sei, allgemeine Vorschriften über das Zollverfahren auf Eisenbahnen hinauszugeben und dass Erleichterungen zunächst nur rücksichtlich der Erklärung und amtlichen Untersuchung [Beschauung] der Gegenstände, die in wohlverwahrten, zur Anlegung des amtlichen Verschlusses geeigneten Packwagen geführt werden, zulässig sein könnten.

Zufolge a. h. Entschliessung vom 4. August 1839 wurden in Bezug auf die Mitwirkung der Cameral-Behörden bei den Verhandlungen über die Anlage von Eisenbahnen die entsprechenden Verfügungen getroffen. Die Bestimmung der gefällsämtlichen Vorsichten, unter welchen die Benutzung der Eisenbahnen zu stellen sein wird, wurde der allgemeinen Hofkammer überlassen und derselben aufgetragen, sich hiebei die Maxime gegenwärtig zu halten, dass dem Eisenbahn-Verkehre keine grösseren Beschränkungen aufzuerlegen seien, als zum Schutze der Staatsgefälle und der vaterländischen Industrie wirklich nothwendig erscheine.

Erwähnung verdient schliesslich aus der mit dem Erlasse des Eisenbahn-Polizeigesetzes abschliessenden Periode die mit dem Justizhof-Decrete vom 8. November 1842, Nr. 654, J.-G.-S., hinausgegebene Instruction über das bei den Grundeinlösungen für die Staatsbahnen zu beobachtende Verfahren, worin einvernehmlich mit dem Hofkammer-Präsidium der Grundsatz ausgesprochen wurde, dass, nachdem der Staat den zu Eisenbahnzwecken einzulösenden Grund zu einem öffentlichen Zwecke in Anspruch nimmt, der eingelöste Grund als ein öffentliches Gut alle privatrechtlichen Eigenschaften verliert, somit auch aufhört, ein Dominical- oder Rusticalgrund zu sein, und von allen wie immer habenden Lasten entbunden werden muss. Derselbe dürfe daher kein Object der Landtafel, eines Grundbuches oder des ständischen Katasters mehr bilden, und seien die darauf haftenden landesfürstlichen Steuern lediglich abzuschreiben.

Rücksichtlich der Privat-Eisenbahnen hatte das Justizhof-Decret vom 18. Februar 1847 [J.-G.-S. Nr. 1036], unter Bezugnahme auf den in Ansehung der Staatseisenbahnen ausgesprochenen Grundsatz erklärt, dass der im Wege der Expropriation zur Ausführung einer Eisenbahn verwendete Grund [für die ausser dem Expropriationswege erworbenen Gründe wurde keine Bestimmung getroffen] alle privatrechtlichen Eigenschaften verliere, ein allgemeines öffentliches Gut werde, und fernerhin kein Object der Landtafel oder des Grundbuches bilden könne. Das Geltungsgebiet dieser gesetzlichen Anordnung war jedoch infolge des Umstandes bestritten, dass sie ihrem Wortlaute nach nur die in Niederösterreich zwischen den Privateisenbahn-Unternehmungen und den Obrigkeiten entstandenen Streitfälle über die auf den eingelösten Grundtheilen haftenden Rechte zu schlichten bestimmt und nur an die niederösterreichische Landesregierung erlassen sowie dem niederösterreichischen und mährisch-schlesischen Appellationsgerichte bekannt gemacht war.

6. Das Eisenbahn-Polizeigesetz vom Jahre 1847.)*

Das im Jahre 1847 erlassene Eisenbahn-Polizeigesetz reicht mit seiner Vorgeschichte bis ins Jahr 1839 zurück. Als sich in diesem Jahre bei der Eröffnung der Fahrten nach Brünn ein Unfall ereignet hatte, erkannte es die niederösterreichische Regierung als zweckmässig, ein vollständiges Reglement über die zur Sicherung der Reisenden auf den Eisenbahnen zu beobachtenden Vorsichtsmassregeln hinauszugeben. Sie erstattete die Anzeige an die vereinigte Hofkanzlei, dass sie der Direction der Nordbahn den Auftrag gegeben habe, ein solches Reglement zu verfassen, welches sie sodann der Hofkanzlei zur Prüfung und Genehmigung vorzulegen beabsichtige. Hierüber eröffnete die Hofkanzlei der niederösterreichischen Regierung, dass es allerdings angemessen sei, die Vorkehrungen zur möglichen Hintanhaltung aller Gefährdungen, welchen das Publicum bei der Benützung der Eisenbahn ausgesetzt ist, in ein eigenes, der Nordbahn-Gesellschaft zur Befolgung vorzuzeichnendes provisorisches Reglement zusammenzufassen; da jedoch dasselbe seiner Natur nach Anordnungen enthalten müsse, welche den Betrieb der Eisenbahnen vom staatspolizeilichen Gesichtspunkte aus regeln, so könne dessen Ausarbeitung nicht der hier als Partei erscheinenden Eisenbahn-Direction überlassen, sondern müsse vielmehr zur Aufgabe der Behörden gemacht werden. Die niederösterreichische Regierung wurde demnach aufgefordert, mit Benützung der von der Nordbahn einzuholenden Materialien sich selbst der Verfassung eines solchen Reglement-Entwurfes zu unterziehen, welcher bei einer unter Zuziehung der Polizei-Oberdirection und des polytechnischen Instituts abzuhaltenden Commission sorgfältig zu prüfen und der Hofkanzlei zur Genehmigung vorzulegen sei. Die niederösterreichische Regierung verfasste einen solchen Entwurf, und zwar, da mittlerweile auch der Bau der Raaber Eisenbahn von Wien aus begonnen wurde, und noch mehrere andere Bahnen demnächst zur Ausführung gelangen sollten, in Form eines Polizeigesetzes für alle Eisenbahnen, welche mit Dampfkraft betrieben werden.

Dieser Entwurf eines Polizeigesetzes behandelte in fünf Abschnitten die Bestimmungen über die Beschaffenheit der Bahn, ihrer Bestandtheile und Transportmittel, ferner den Transportbetrieb [und zwar die Verpflichtungen der Eisenbahn bezüglich der Reisenden, des Gepäcks und der Transportgüter, die Obliegenheiten der Personen, welche die Eisenbahn für sich oder für die Beförderung ihrer Güter benützen, sowie die beim Transportbetriebe vor, während und nach der Fahrt zu beobachtenden Vorsichtsmassregeln]; weiter regelte der Entwurf die Eigenschaften und Obliegenheiten des für den Bahnbetrieb aufzustellenden Personals, die Verwaltung der Polizeiaufsicht auf Eisenbahnen in den Bahnhöfen und auf der Bahn, endlich die Bestrafung von Uebertretungen der Anordnungen des Polizeiregulativs, die Be-

*) Vgl. Lützenau: Erläuterung des Eisenbahn-Polizeigesetzes Wien 1848.

messung der Strafen, die zu leistenden Entschädigungen, die Competenz der Behörden und die Art des Verfahrens bei solchen Uebertretungen.

Der besprochene, äusserst umfassende Entwurf des Polizeigesetzes [derselbe enthielt 246 Paragraphen] wurde bei der vereinigten Hofkanzlei im Jahre 1840 unter Zuziehung von Vertretern der Nordbahn und der Raaber Bahn einer eingehenden Berathung unterzogen, deren Ergebnis dem Kaiser mit dem unterthänigsten Vortrag vom 15. December 1840 unterbreitet wurde.

Unter den in den Commissions-Entwurf aufgenommenen Vorsichtsmassregeln vor und während der Fahrt sei u. A. die Bestimmung erwähnt, dass zwischen zwei aufeinanderfolgenden Zügen ein Zeitraum von einer halben Stunde liegen müsse. Ein Maximum der Fahrgeschwindigkeit — dieses war mit sechs Meilen für die Stunde vorgeschlagen worden — wurde nicht als nothwendig bezeichnet, da die Gesellschaft, wenn sie die damals übliche Geschwindigkeit von vier Meilen auf die Stunde erhöhen wollte, wegen des grösseren Aufwandes an Brennstoff bei jeder Fahrt verlieren müsste. Die Abfahrt der Züge zur Nachtzeit sollte bei anhaltend stürmischem Wetter nicht erlaubt sein. Es sollten zur Feuerung der Locomotive in der Regel nur Cokes, insolange aber dieselben nicht in genügender Menge und Beschaffenheit erzeugt werden können, gute Steinkohlen allein oder gemischt mit Holz im Verhältnis wie 3 : 1 verwendet werden. In der Nähe der Locomotiven sollten nur gedeckte Personenwagen eingestellt werden.*)

Was die polizeiliche Aufsicht in den Stationsplätzen und auf der Bahn betrifft, so wurde es als unerlässlich bezeichnet, die nächste und unmittelbare Polizeiaufsicht auf der Bahn und in den Stationsplätzen den Organen der Gesellschaft selbst zu übertragen, da sonst die Staatsverwaltung zu diesem Zwecke nicht nur in den Hauptbahnhöfen, sondern in allen Stationen eigene Beamte aufstellen und jedem Zug solche beigeben müsste, während die Handhabung der polizeilichen Anordnungen auf der Bahn selbst ohne Schwierigkeiten von dem angestellten Betriebspersonale nach Massgabe seiner Berufseigenschaft geübt werden könne, wenn dasselbe hiezu von der Staatsverwaltung bevollmächtigt und mit einer öffentlichen Autorität bekleidet wird.

Was die Bestrafung der Eisenbahn-Delicte anbelangt, so war die niederösterreichische Regierung bei Verfassung ihres Entwurfs von der Ansicht ausgegangen, dass es nothwendig sei, die einzelnen im Polizeiregulativ gegebenen Vorschriften mit der Sanction besonderer Strafbestimmungen zu versehen, weil die Uebertretungen solcher Anordnungen, zu deren Festsetzung die eigenthümliche Beschaffenheit des neuen Verkehrsmittels Anlass gegeben hat, nicht wohl unter die Vorschriften des II. Theils des Strafgesetzes [schwere Polizeiübertretungen], ungeachtet mancher darin vorkommender allgemeiner Bestimmungen, subsummirt werden können, und die Erfahrung gezeigt habe, dass die politischen Strafgerichtsbehörden aus diesem Grunde bei den bisherigen Unglücksfällen diejenigen, welche daran Schuld tragen, oft ganz straflos liessen. Es sollten daher die in das Regulativ aufgenommenen Strafbestimmungen an Stelle derjenigen treten, welche sonst nach dem Gesetze bei schweren Polizeiübertretungen in Anwendung zu kommen hätten, und nur wenn die diesfälligen Vergehen die Natur von Verbrechen annehmen, sollten sie nach den Bestimmungen des I. Theils des Strafgesetzes behandelt werden.

Die Commission sprach sich gegen die Aufstellung eines besonderen Strafcodex für die Uebertretung der Eisenbahn-Polizeivorschriften aus [ein solcher fand auch im Polizeigesetze keine Aufnahme], von der Ansicht ausgehend, dass es keine Schwierigkeiten bieten könne, diese Uebertretungen nach Massgabe ihrer grösseren oder geringeren Gefährlichkeit entweder unter die nach dem II. Theile des Strafgesetzes zu behandelnden schweren Polizeiübertretungen oder unter die leichten Polizeivergehen

*) Die erwähnten Bestimmungen sind in das Polizeigesetz vom Jahre 1847 nicht übernommen worden.

einzureihen, welche nach allgemeinen oder besonderen hierüber bestehenden Vorschriften von den politischen Behörden geahndet werden.

Auch bezüglich der Schadenersatzleistungen anlässlich des Betriebes sprach sich die Commission gegen die Festsetzung neuer, von den bisherigen Gesetzen abweichenden Bestimmungen und dafür aus, dass hinsichtlich des Rechtes zum Schadenersatz lediglich auf die im 30. Hauptstücke des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches und im II. Theil des Strafgesetzes enthaltenden Bestimmungen hingewiesen werden sollte, und wurden demgemäss in das Polizeigesetz keine besonderen Bestimmungen über die Schadenersatzleistung aufgenommen. Dabei war insbesondere erwogen worden, ob von diesem Grundsatze nicht wenigstens in Bezug auf die durch den Locomotivbetrieb verursachten Brandschäden eine Ausnahme zu machen und festzusetzen wäre, dass die Eisenbahnen jeden erweislich hiedurch entstandenen Schaden auch ohne eingetretenes Verschulden zu vertreten haben. Man trug jedoch Bedenken, sich für diese Massregel zu erklären, welche auch in der englischen, belgischen, französischen und preussischen Gesetzgebung nicht Eingang gefunden hatte, da eine so unbedingte und allgemeine Haftung das aufkeimende, in socialer Hinsicht nicht genug aufzumunternde Institut der Eisenbahnen in die bedenklichste, selbst seine Existenz gefährdende Lage versetzen könnte.

Auch sprach sich die Commission dafür aus, die im ursprünglichen Entwurfe enthalten gewesenen Bestimmungen hinsichtlich des Gepäcks- und Gütertransportes, einschliesslich der Haftungsbestimmungen, zu streichen, da die Festsetzung solcher, meist privatrechtlicher Bestimmungen nicht in den Rahmen eines Polizeiregulativs passe, und fanden demgemäss diese Bestimmungen im Polizeigesetze keine Aufnahme. Die Eisenbahnen seien in Bezug auf das von ihnen besorgte Transportgeschäft anderen ähnlichen Unternehmungen, welche sich mit der Beförderung von Reisenden und der Versendung von Waaren befassen, gleich zu achten, und dennoch habe man noch nicht daran gedacht, die privatrechtlichen Verpflichtungen solcher Unternehmungen durch besondere polizeiliche Anordnungen festzusetzen. Ueber den Umfang und die Beschaffenheit dieser Verpflichtungen stelle das allgemeine bürgerliche Gesetzbuch im 19. Hauptstücke, welches von dem Verwahrungsvertrag handelt, leitende Grundsätze auf, welche nach § 970 auch auf Wirthe, Schiffer und Fuhrleute, somit auch auf die den Transport besorgenden Eisenbahn-Gesellschaften Anwendung finden. Insoferne es sich hiebei nach der besonderen Natur dieses Geschäftes noch um nähere ergänzende Bestimmungen handle, liege es den Eisenbahnen ob, dieselben festzusetzen und zur Kenntnis des Publicums zu bringen. Es erscheine einerseits nicht nöthig, solche Anordnungen in das Polizeigesetz aufzunehmen, andererseits stelle sich dies als unzulässig dar, weil hiemit in strittigen Fällen den Polizeibehörden, welchen die Handhabung des Regulativs obliegt, eine Competenz eingeräumt würde, die nach der Natur der Sache doch nur dem Civilrichter zustehen könne.*)

*) Es sei gestattet, an dieser Stelle eine interessante, auf das Frachtrecht bezügliche Entscheidung anzuführen, welche von der allgemeinen Hofkammer im Jahre 1845 getroffen wurde. Die Wien-Gloggnitzer Eisenbahn hatte als Pächterin der Staatsbahnlinie von Mürzzuschlag nach Graz der General-Direction der Staatsbahnen die Anzeige erstattet, dass sie mit Rücksicht darauf, als ein bedeutender Frachttransport auf der Eisenbahn nur bei Festsetzung einer möglichst kurzen Lieferfrist und Zusicherung prompter und ununterbrochener Beförderung zu erzielen ist, eine Veröffentlichung erlassen habe, wonach die Frachten zwischen Graz und Wien auf der Bahn mit bestimmter Lieferfrist, und zwar alle Eilgüter in längstens drei Tagen, alle ordinären Frachten in längstens vier bis fünf Tagen, pünktlich befördert werden. Die Direction der Wien-Gloggnitzer Bahn war nun an die General-Direction der Staatsbahnen mit der Bitte herangetreten, dass die Staatsverwaltung sich bereit erklären möge, gegenüber der Pachtgesellschaft die Frachterstattungs-Beträge, welche für verspätete Lieferfrist und Beschädigung der Güter bei allfälliger Unterbrechung oder Hemmung des Lasten-Verkehrs und bei daraus hervorgehender Ueberfüllung der Magazine erwachsen können, auf sich zu nehmen. Nachdem dies von der allgemeinen

Der im Jahre 1840 vorgelegte Entwurf des Polizeigesetzes fand nicht die Zustimmung des Kaisers; es erfloss unter dem 23. Januar 1842 eine Resolution, welche den Entwurf in vielfacher Hinsicht beanständete.

Der Inhalt dieser Resolution lautete im Wesentlichen, wie folgt:

Hofkammer mittels Erlasses vom 20. März 1845, Z. 614, E.-P., abgelehnt worden war, wies die Wien-Gloggnitzer Bahn in einer neuerlichen Eingabe an die General-Direction darauf hin, dass sie infolge der Entscheidung der Hofkammer in die unangenehme Zwangslage versetzt worden sei, für den Fall etwaiger Elementarereignisse und sonstiger Verkehrshindernisse gar keine bestimmte Lieferfrist eingehen zu können, dagegen für den gewöhnlichen Lastenverkehr die Lieferzeit auf sechs bis acht Tage ausdehnen zu müssen. Hierüber berichtete die General-Direction, sie sei nach wie vor der Ansicht, dass die infolge von Elementarereignissen oder sonstigen Verkehrshindernissen eintretende Unmöglichkeit der Aufrechterhaltung des Betriebes jede Transport-Verbindlichkeit aufhebe, daher auch eine Haftung für Verzögerungen entfalle, und es wäre von der Pachtgesellschaft eine unüberlegte Handlung, eine bestimmte Lieferfrist zuzusichern, wenn sie dabei von der Meinung ausginge, dass diese Bestimmung selbst für jene Fälle zu gelten habe, wenn der Transport durch Elementarereignisse unmöglich sei. Ueberhaupt sei es durchaus nicht, wie die Wien-Gloggnitzer Bahn meint, nöthig, eine bestimmte Lieferfrist festzusetzen, wenn dafür gesorgt wird, dass die zur Beförderung gelangenden Frachten ohne Verzögerung befördert werden Der Ruf, dass dies bei einer Bahngesellschaft geschehen, ist die beste Ankündigung einer Lieferfrist. Die Uebung auf anderen Bahnen, wo nämlich eine bestimmte Lieferfrist nicht festgesetzt ist, beweist dies zur Genüge. So hat z. B. die Kaiser Ferdinands-Nordbahn keine Bestimmungen über die Lieferfrist und hat dennoch einen ausserordentlichen Frachtentransport. Die Hof- und niederösterreichische Kammer-Procuratur schloss sich in dem Gutachten vom 3. Mai 1845, Z. 4102/441, dieser Anschauung an, und empfahl sogar, der Wien-Gloggnitzer Bahn die Bestimmung einer Lieferzeit geradezu zu untersagen! Die Hofkammer hielt unter dem 5. Juni 1845, Z. 998, E.-P., ihren früheren Erlass aufrecht und bedeutete der Wien-Gloggnitzer Bahn, dass, wenn dieselbe besorgt, aus ihrer Ankündigung der Lieferfrist in Fällen, wo sie kein Verschulden trifft, zum Ersatze herangezogen zu werden, es ihr unbenommen sei, die Zusicherung einer bestimmten Lieferfrist zu widerrufen; dass es ihr jedoch nicht gestattet werden könne, die Lieferfrist für die Strecke Graz-Wien auf sechs bis acht Tage zu verlängern.

»Das Regulativ ist in fünf Abtheilungen zu bringen, deren erste die Vorschriften für die Eisenbahn-Unternehmungen in Absicht auf den Bahnbetrieb, die zweite die Vorschriften für das Betriebs-Personale, die dritte jene für das Publicum, welches die Eisenbahn als Transportmittel benützt, die vierte die Strafbestimmungen zu enthalten, die fünfte aber von den Behörden, welchen diesfalls eine Amtswirksamkeit zukommt, und von dem Verfahren zu handeln hat.

Ausser diesem Regulativ, in welches die wesentlichen Obliegenheiten der verschiedenen Kategorien des leitenden und ausübenden Betriebspersonales nur im Allgemeinen aufzunehmen sind, müssen die in das Einzelne gehenden Vorschriften, welche sich auf die Beobachtung des erwähnten Polizeiregulativs beziehen, für jede Gattung dieser Individuen in abgesonderte Instructionen sorgfältig zusammengestellt, geprüft und von der Hofkanzlei genehmigt werden. Eine besondere Sorgfalt ist dem Signalbuche zu widmen, in welches alle Vorschriften in Absicht auf Signale zusammengefasst werden sollen.

Die Frage, ob die Betriebsindividuen der Eisenbahnen für die ihnen obliegenden Verrichtungen förmlich beeidet und ob namentlich den Bahnwächtern, nach Analogie der Forstbeamten, die Befugnis grösserer Glaubwürdigkeit und qualificirter Zeugenschaft einzuräumen sei, hat die vereinigte Hofkanzlei im Einvernehmen mit der obersten Justizstelle und der Gesetzgebungs-Hofcommission einer nochmaligen Erwägung zu unterziehen.

In dem Polizeiregulativ und in den von der Hofstelle zu erlassenden Instructionen sind nicht blos jene Uebertretungen von Vorschriften, aus welchen nachtheilige Folgen wirklich entstanden sind, sondern auch alle jene Handlungen und Unterlassungen, welche verboten oder geboten sind, um einen grossen Nachtheil abzuwenden, als schwere Polizei-Uebertretungen zu erklären und mit Beziehung auf die betreffenden einzelnen Paragraphen des II. Theiles des Strafgesetzbuches ausdrücklich zu bezeichnen. Ebenso sind jene Handlungen und Unter-

lassungen genau zu bestimmen und aufzuzählen, welche entweder als Polizei-Vergehen zu bestrafen sind, oder welche nur einer Disciplinarahndung unterliegen sollen.

Uebrigens ist für jene Fälle, wo die Eisenbahn-Unternehmung selbst eine der ihr als solcher obliegenden Verbindlichkeiten zu beobachten unterlässt, mit Beziehung auf die einzelnen Anordnungen des Polizei-Regulativs nur ein dem Uebertretungsfalle entsprechender fixer Betrag zu bestimmen, welchen die Unternehmung ohne Rücksicht auf die etwa eintretende Verantwortlichkeit der einzelnen Individuen jedenfalls an den Local-Armenfonds zu entrichten hat. — Der Unternehmung soll jedoch hiebei der Ersatzanspruch an den einzelnen Schuldtragenden vorbehalten sowie auch den ordentlichen Behörden unbenommen bleiben, das einzelne für die Uebertretung der Vorschrift verantwortliche Individuum nach den Strafgesetzen zu verfolgen.

Die in angemessenen Standpunkten aufgestellten Polizei-Commissäre können alle bei ihnen angebrachten Beschwerden und Anzeigen aufnehmen, haben aber dieselben, wenn sie zu einer Untersuchung und Bestrafung wegen Uebertretung des Polizei-Regulativs oder der Instruction führen, an die gesetzlich berufenen Behörden zu leiten.

Vor Erlassung eines definitiven Beschlusses wegen Ausübung der Gerichtsbarkeit der Uebertretungen des Polizei-Regulativs ist nochmals in reife Ueberlegung und darauf Rücksicht zu nehmen, ob nicht in jenen Uebertretungsfällen, wo die Bahnunternehmungen selbst oder die Betriebsindividuen derselben zur Verantwortung oder Ahndung gezogen werden müssen, eine den §§ 284 und 285 des Strafgesetzbuches II. Theil analoge Ausnahme von der ordentlichen Gerichtsbarkeit festgesetzt werden sollte.« —

Unter Berücksichtigung dieser Directiven wurde bei der niederösterreichischen Regierung ein neuerlicher Entwurf ausgearbeitet und der vereinigten Hofkanzlei unterm 1. Juni 1842 vorgelegt. Das bei der Letzteren zur Prüfung dieses Entwurfes niedergesetzte Comité erachtete denselben jedoch als zu weitläufig und deshalb nicht geeignet, der a. h. Sanction unterbreitet zu werden, und übernahm es nunmehr selbst, einen solchen Entwurf auszuarbeiten. Derselbe wurde unterm 30. Juni 1842 dem Kaiser unterbreitet; dem Berichte war ein vollständiges Signalbuch als Anhang beigeschlossen, welches von den berühmtesten »Technikern nach den bereits in Anwendung stehenden und durch die Erfahrung bewährten Signalen zusammengestellt war«; unterm 9. December erging der a. h. Auftrag, vorerst das Gutachten der General-Direction der Staatsbahnen sowohl über den Entwurf der niederösterreichischen Regierung als auch über jenen der Hofkanzlei einzuholen; mit dem weiteren Cabinetsschreiben vom 19. Februar 1845 ordnete der Kaiser ferner an, dass dieser Gegenstand möglichst bald zur Vollendung gelange, hierüber auch, insoweit es wegen der in neuester Zeit auf dem technischen und legislativen Felde gemachten Erfahrungen als angemessen erscheinen sollte, neue Vorschläge in Anregung gebracht, mit der vereinten Hofkanzlei und Justizgesetzgebungs-Hofcommission Rücksprache genommen und das Ergebnis der diesfalls zu pflegenden Verhandlungen mit dem Gutachten des obersten Kanzlers versehen, zur a. h. Schlussfassung vorgelegt werde. Der diesfällige Vortrag an den Kaiser wurde unter dem 23. April 1846 erstattet und lag demselben ein vollständig neuer Entwurf eines Polizeigesetzes bei. Dasselbe sollte mittels kaiserlichen Patentes unter der Autorität des höchsten Gesetzgebers erlassen werden. Was den Inhalt des Gesetzes anbelangt, so war der oberste Kanzler auf die möglichste Vereinfachung desselben bedacht gewesen, um es für eine längere Zeit und allgemein brauchbar zu machen. Dieser Zweck schien aber nur dann erreichbar, wenn in das Gesetz blos allgemeine, nicht so bald und so leicht einer Veränderung unterliegende Bestimmungen, und nur solche aufgenommen werden, welche das grosse Publicum zu wissen nöthig hat; ebenso sprach man sich dahin aus, dass rücksichtlich des Benehmens und der Pflichten der Betriebsunternehmungen und des Betriebspersonales im Gesetze nur die allgemeinen Grundsätze der Sicherheits-

polizei festzustellen, im übrigen aber die besonderen Bestimmungen den speciellen Vorschriften und Instructionen vorzubehalten wären.

Das Polizeigesetz sollte nicht nur gegen Privatbahnen, sondern auch gegen die Staatsbahn-Verwaltung Anwendung finden, denn halte man es überhaupt im Interesse der öffentlichen Ordnung und Sicherheit für nothwendig, ein besonderes Gesetz zu erlassen, welches eigene Vorsichtsmassregeln und eigene Strafbestimmungen festsetzt, so müsse dieses Gesetz, wenn die Staatsverwaltung nicht mit sich selbst in Widerspruch gerathen solle, auch für die Staatsbahnen die volle Giltigkeit haben, da die Vorsichten auf den Staatsbahnen und gegenüber den Betriebsunternehmungen nicht weniger geboten und dringend seien.

Aus der Begründung der einzelnen Anordnungen des 1846er Entwurfes sei erwähnt, dass es als zu weitgehend erachtet wurde, sogar alle Bedingungen, unter welchen die Beförderung stattfindet, sowie die Aenderungen daran der Genehmigung der Staatsverwaltung zu unterziehen, und fand man, dass dies mit dem Systeme, welches bisher von der österreichischen Regierung bei der Bewilligung zur Errichtung von Eisenbahnen beobachtet wurde, nicht im Einklange stehen würde, dass übrigens, wenn man auch dieses System ändern wollte, die Entwerfung eines Polizei-Regulativs gewiss nicht den schicklichen Anlass hiezu darbieten dürfte, welches sich nur darauf beschränken könne, dass keine solche Bedingungen festgesetzt werden, wodurch die Ordnung und Sicherheit beeinträchtigt werden könnte.

In Bezug auf die Fahrgeschwindigkeit war vorgeschlagen, dieselbe für Personenzüge mit sechs Meilen und für Lastzüge mit vier Meilen in der Stunde als Maximum festzusetzen. [Diese Bestimmung fand auch in das Polizeigesetz Aufnahme.]

Hiebei wurde darauf hingewiesen, dass, wenn die Bahn im gehörigem Stande sich befindet, die Betriebsmittel in Ordnung sind, das Betriebspersonale seine Pflichten erfüllt, eine Geschwindigkeit von sechs und rücksichtlich vier Meilen, immer eine mässige zu sein scheine und umsoweniger übertrieben genannt werden könne, als sie gegen die Geschwindigkeit auf anderen Bahnen im Auslande weit zurückbleibe. Häufig werde ohnehin mit dieser Geschwindigkeit auf den Bahnen im Inlande gefahren und es trete bei der jetzt festgesetzten geringeren Geschwindigkeit, nur die unangenehme Nothwendigkeit ein, von der sich jeder Reisende täglich überzeugen könne, dass die Trains, wenn sie früher in einer Station eintreffen, so lange anhalten, bis die gesetzliche Zeit verstreicht, wodurch der beabsichtigte Zweck gewiss nicht erreicht, und die Passagiere nur unnöthig belästigt werden.

Erwähnenswerth ist, dass die innere Beleuchtung der Personenwagen nicht vorgeschrieben wurde, und zwar, wie aus den Verhandlungen über die früheren Entwürfe des Polizeigesetzes hervorgeht, nicht nur wegen der Feuergefährlichkeit, sondern auch wegen Beirrung in Wahrnehmung der Signalisirungslichter. Was die Signalisirungs-Vorschriften anbelangt, so widerrieth die Commission, dieselben in das Polizeigesetz aufzunehmen, da sie nur einen Theil der internen Instructionen bilden und ihre Kenntnis seitens des Publicums nur geeignet wäre, dasselbe bei Nichteinhaltung gewisser Signale zu beunruhigen.

Besonders eingehend wurde die Frage der Erlassung entsprechender Instructionen an das Betriebspersonal erörtert und hiebei darauf hingewiesen, dass blos die lombardisch - venezianische Bahngesellschaft die Instructionen durch das Gubernium von Venedig der Einsicht der Hofkanzlei unterzogen habe, die Nordbahn und die Wien-Gloggnitzer Eisenbahn-Gesellschaft hingegen, die Instructionen ihrem Personale ertheilt habe, ohne dass sie je irgend einer hiezu berufenen Autorität zur Genehmigung oder auch nur zur Einsicht vorgelegt worden wären.

Es handle sich bei dieser Sachlage darum, die Instructionen zu combiniren, sie einer genauen Revision zu unterziehen, in dieselben die möglichste Einheit und Gleichförmigkeit zu bringen und sie sodann den Gesellschaften zur genauen Richtschnur mit der Wirkung vorzuzeichnen, dass die Uebertretungen der in denselben enthaltenen Bestimmungen, als

Uebertretungen gegen die zur Erhaltung der Ordnung, Regelmässigkeit und Sicherheit des Betriebes erlassenen Vorschriften zu betrachten sind und die Dawiderhandelnden, mit den im Polizeigesetz festzustellenden Strafen zu belegen sein werden.

Um sobald als möglich in dieser wichtigen Abtheilung der Eisenbahn-Vorschriften, die erwünschte Ordnung zu erzielen, wurde der Antrag gestellt, nach Genehmigung des Polizeigesetzes eine eigene Commission bei der niederösterreichischen Landesregierung, unter Zuziehung von Mitgliedern der General-Direction der Staatseisenbahnen, und von Deputirten der Nord- und der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn-Gesellschaften niederzusetzen, welche sich mit der Revision der bestehenden Instructionen zu befassen, und sonach die neuen Instructionen zu entwerfen hätte, die von der vereinigten Hofkanzlei, im Einverständnisse mit dem Hofkammer-Präsidium, den Gesellschaften zur Richtschnur vorzuzeichnen wären.

Betreffend die Frage der Beeidigung des Betriebspersonales der Unternehmungen wurde in dem Vortrage an den Kaiser betont, dass es grossen Hindernissen zu unterliegen scheine, dieses Personale oder auch nur einige Kategorien desselben in Eid zu nehmen. Wenn auch manche Personen, in deren Hände wichtige öffentliche und Einzeln-Interessen gelegt sind, in Eid genommen werden, wie z. B. Aerzte, Wundärzte, Hebammen, Advocaten, die Doctoren der Rechte — und gewiss sind auch dem Betriebspersonale die wichtigsten Interessen anvertraut — so habe sich doch bei allen den erstgemeinten Individuen die Staatsverwaltung durch ihre Organe von den Kenntnissen, Eigenschaften, dem Charakter und dem früheren Lebenswandel derselben die genaue Ueberzeugung verschafft, sie könne daher auch über die redliche und genaue Pflichterfüllung derselben beruhigt sein und sie habe nicht zu besorgen, dass die Heiligkeit des Eides blosgestellt werde.

Alle diese Bedingungen seien jedoch bei dem Betriebspersonale nicht erfüllt, und es wäre bedenklich, sie vorzeichnen zu wollen und die Anstellungen von der Erfüllung derselben und somit von der Genehmigung der Staatsverwaltung abhängig zu machen, weil dann die Verantwortlichkeit wohl auch zum Theile die Staatsverwaltung treffen würde, eine solche Verantwortlichkeit aber, so lange nicht durch das bestehende Concessions-System die Bedingungen, unter welchen der Betrieb einer Eisenbahn einer Gesellschaft überlassen werden soll, von Grund aus regulirt werden, möglichst hintangehalten werden müsse. Es wurde daher empfohlen, von einer Eidesablegung abzusehen, und unterblieb demgemäss die Aufnahme einer Bestimmung in das Polizeigesetz über die Beeidigung der Bahnbediensteten.

Erwähnenswerth ist schliesslich, dass entgegen der Bestimmung des früheren Entwurfs die Beförderung von Schiesspulver, Mineralsäuren etc. durch die Eisenbahn zugelassen wurde. Als Gründe hiefür wurden im Vortrage die bereits bestehende Uebung, derlei Gegenstände mittels der Eisenbahnen zu befördern, sowie der Umstand angeführt, dass das gänzliche Verbot des Transportes dieser Gegenstände eine die Industrie schädigende Massregel bedeuten würde. Ueber Antrag der Hofcommission in Justizgesetzsachen, war jedoch daran festgehalten worden, die Vorsichten, welche bei derlei Transporten zu beachten wären, nicht näher zu präcisiren, da es nicht räthlich erschien, dass die Staatsverwaltung, indem sie die Vorsichtsmassregeln zum Schutze des anderen zugleich zu verführenden Eigenthums verzeichnet, gleichsam eine Verantwortlichkeit auf sich nehme, und dadurch bei einem Unfalle die Unternehmung, welche die Vorsichtsmassregeln genau beobachtete, vor Entschädigungsforderungen bewahre.

Auf Grund dieses Vortrages des Hofkammer-Präsidenten erfloss sodann endlich die kaiserliche Entschliessung vom 30. Januar 1847, welche, unter Voraussetzung der Durchführung gewisser Aenderungen, den Entwurf des Polizeigesetzes genehmigt.

Jedoch sollte die Kundmachung dieses Gesetzes nicht mittels Patents erfolgen, vielmehr nach gehöriger Umarbeitung des Entwurfs im Wege der vereinigten

Hofkanzlei, dessen Kundmachung in den betreffenden Provinzen vorderhand als ein Provisorium veranlasst werden.

Nach Verlauf von drei Jahren seiner Wirksamkeit sollte das Gesetz durch die vereinigte Hofkanzlei im Einvernehmen mit der Hofkammer und der Polizeihofstelle einer genauen Revision unterworfen werden, um mit Benützung der inzwischen gemachten Erfahrungen die Vorschläge zu allfälligen Verbesserungen auszumitteln, und der definitiven Schlussfassung des Kaisers zu unterziehen.

Das Polizeigesetz wurde sohin zufolge des Hofkanzlei-Decretes vom 7. März 1847, Z. 5805, seitens der einzelnen Landesregierungen [von der niederösterreichischen Landesregierung mit Circular vom 14. März 1847] mit dem Beifügen kundgemacht, dass die Instructionen für das Bahn-Betriebspersonale, welche nach den Bestimmungen des Polizeigesetzes zur Einsicht des Publicums in den Bahnhöfen aufzulegen sind, sowie die Bestimmungen wegen Aufstellung eines eigenen Aufsichtspersonales nachfolgen werden und ebenso die Vorschrift wegen Abänderung des zweiten Theiles des Strafgesetzbuches, welche sich durch die Anordnungen des Polizeigesetzes als nothwendig darstellt, ehestens allgemein bekannt gemacht werden wird.

In der Einleitung des Polizeigesetzes ist bemerkt, dass Se. Majestät mit a. h. Entschliessung vom 30. Januar 1847 zum Schutze des Verkehrs auf den Eisenbahnen, welche mittels Dampfkraft betrieben werden und zur Erhaltung der bei dem Betriebe nothwendigen Ordnung und Sicherheit angeordnet habe, das gegenwärtige Gesetz zu erlassen und befohlen habe, dass dasselbe in den allerhöchsten Staaten, wo solche Eisenbahnen bestehen oder noch errichtet werden, mit Ausnahme von Ungarn und Siebenbürgen, vom Tage der Kundmachung an genau und insolange beobachtet werde, bis weitere Wahrnehmungen und Erfahrungen die Erlassung anderer Bestimmungen nothwendig oder räthlich machen. Das Polizeigesetz zerfiel in folgende sechs Abschnitte:

1. Verpflichtungen der Unternehmungen und ihrer Angestellten. [Einholung der Bewilligung zur Eröffnung, welche von der Landesstelle ertheilt wird und bei Staatsbahnen auf Grund einer a. h. Entschliessung erfolgt, Vornahme einer technisch-polizeilichen Prüfung als Vorbedingung der Eröffnung, Bedingungen hiezu, Erhaltung und Ausrüstung der Bahn, Anstellung einer genügenden Anzahl von Bediensteten, Kundmachung der Fahrordnung, Aufnahmebedingungen und Tarife, und zwar der Tariferhöhungen 14 Tage vor dem Inkrafttreten, Genehmigung von Tarifänderungen, Einhaltung einer Höchstgeschwindigkeit von sechs Meilen bei Personenzügen und vier Meilen bei Güterzügen, Aufstellung von Instructionen und Genehmigung derselben, Uniformirung des Personales, Nichtanstellung derjenigen, bezüglich deren die Staatsverwaltung Bedenken hat, Ausschluss von Reisenden wegen Trunkenheit und dergleichen, Ausschluss gewisser Gegenstände von der Beförderung, unter Anderen von Gegenständen, deren Versendung der Postanstalt vorbehalten ist.]

2. Vorschriften für diejenigen, welche von der Bahn Gebrauch machen oder sonst mit der Bahnanstalt in Beziehungen treten [Beobachtung der veröffentlichten Transport-Bedingungen, Aufliegen der Dienstinstructionen und des Beschwerdebuches in den Stationen, Verbot des Betretens der Bahn, ausgenommen an den hiezu bestimmten Punkten, und des eigenmächtigen Oeffnens der Schranken sowie des Treibens und Weidens von Vieh nächst der Bahn, Verbot jeder Beschädigung, Verrückung und Veränderung an der Bahn und ihrem Zubehör und jeder Handlung der Reisenden in Bezug auf die Fahrbetriebsmittel, welche nicht strenge auf die Benützung des Wagens zur Fahrt beschränkt bleibt, Benehmen der Anrainer in Bezug auf Terrain-Aenderungen, bauliche Herstellungen, Lagerung feuergefährlicher Stoffe, Abtreiben von Waldungen u. s. w.]

3. Verantwortlichkeit der Bahn-Unternehmung und Direction, der Angestellten sowie der von der Bahn Gebrauch machenden oder zu derselben sonst in Beziehung tretenden Personen

für den Vollzug der zur Erhaltung der Ordnung, Regelmässigkeit und Sicherheit des Betriebs erlassenen Vorschriften, vorbehaltlich der civilrechtlichen Haftung für Schäden nach dem bürgerlichen Gesetzbuche und dem Strafgesetze.

4. Aufsicht über Ordnung, Regelmässigkeit und Sicherheit des Verkehres durch die Bahnorgane [besondere staatliche Betriebs-Aufsichtsbeamte, Assistenz durch die politische Behörde und Ortsobrigkeiten, Oberaufsicht über den Betrieb und Vollzug der Vorschriften des Polizeigesetzes durch die Polizei-Direction der Hauptstadt der betreffenden Provinz unter Leitung der betreffenden Landesstelle, eventuell Mitwirkung der landesfürstlichen Commissäre].

5. Strafbestimmungen [Bestrafung jedes Verschuldens eines Bahnbediensteten oder anderer Personen, wodurch die schwere Verwundung oder der Tod eines Menschen herbeigeführt wurde, an den unmittelbar Schuldtragenden sowie denjenigen, welche auf andere Art hiezu beigetragen haben, — oder wodurch doch eine körperliche Verletzung oder ein Unfall hervorgerufen wurde, als schwere Polizei-Uebertretung, Behandlung gewisser, die Sicherheit des Betriebs gefährdenden Handlungen durch die Eisenbahn-Bediensteten, auch wenn sie von keinem nachtheiligen Erfolge begleitet waren, als schwere Polizei-Uebertretungen, Bestrafung der seitens der Bediensteten begangenen Uebertretungen der Dienstvorschriften als Polizei-Vergehen mit Geld- oder Arreststrafen, Bestrafung wörtlicher oder thätlicher Beleidigung der Bahnbediensteten als schwere Polizei-Uebertretungen, Ausschliessung ungeeigneter Personen vom Betriebsdienst, Verhängung von Geldstrafen im Betrage von 100—2000 fl. gegen Unternehmungen wegen Unterlassung der Erfüllung der ihnen als solche obliegenden Verpflichtungen, behördliche Einstellung des Betriebes wegen gefahrdrohenden Zustandes der Bahn oder der Betriebsmittel].

6. Verfahren und Gerichtsbarkeit der Polizei-Directionen bei schweren Polizei-Uebertretungen, volle Glaubwürdigkeit der Aussagen von Bahnbediensteten in Bezug auf den Thatbestand der strafbaren Handlung u. s. w.

Auf Grund der a. h. Entschliessung vom 30. Januar 1847 wurden laut Eröffnung der obersten Justizstelle vom 18. März 1847, Z. 1929, an die Vereinigte Hofkanzlei und hierüber ergangenen Hofkanzlei-Decrets vom 22. März 1847, Z. 14.076, über die Bestrafung des Verbrechens der öffentlichen Gewaltthätigkeit durch boshafte Beschädigung an Eisenbahnen Bestimmungen getroffen, welche mit jenen in § 85, lit. c, § 86/88 des Strafgesetzes vom 27. Mai 1852 im Wesentlichen übereinstimmen und dahin gehen, dass solche Beschädigungen, falls daraus bei Befahrung der Bahn Gefahr für die körperliche Sicherheit oder für das Eigenthum Anderer entstehen kann, auch wenn sie gar keinen Unfall zur Folge gehabt haben, als Verbrechen der Gewaltthätigkeit behandelt werden, dass ferner die Letztere, falls sie einen Unfall zur Folge gehabt hat, schwerer als sonst, ja selbst mit dem Tode bestraft wird.

7. *Staatsverträge.*

In einem Lande von der geographischen Lage Oesterreichs musste man schon sehr frühzeitig dazu kommen, die Hauptschienenstränge und vor Allem die nach dem Norden führenden, bis an die Reichsgrenze fortzusetzen, um Anschlüsse an das Ausland zu gewinnen. Die Herstellung solcher internationaler Anschlüsse bedingte den Abschluss von Eisenbahn-Staatsverträgen. Ueberall da, wo eine Eisenbahn auf dem Gebiet des Nachbarstaates ausmündet, und namentlich, wenn eine gemeinsame Anschlussstation hergestellt oder ein Grenzstück in einem Staate von der Verwaltung des anderen Staates betrieben werden soll, bedarf es der internationalen Vertragsthätigkeit. Es muss der Anschlusspunkt vereinbart werden, die Tragung der Kosten geregelt werden, es bedarf eines Einverständnisses über den Transportbetrieb, über die Abwicklung des Polizei-, Zoll-, Post- und Telegraphendienstes, u. s. w.

Oesterreich kam bereits im Jahre 1842 in die Lage, die erste derartige internationale Vereinbarung zu treffen; es war die Uebereinkunft mit Sachsen über den Anschluss der von Wien über Prag nach Dresden zu führenden Eisenbahn.*) Die Uebereinkunft wurde im Wege von Ministerial-Erklärungen getroffen, deren Ausfertigung zu Wien am 30. Juli 1842 und zu Dresden am 9. August 1842 stattgefunden hat und deren Auswechslung in Wien, am 15. August 1842 erfolgt ist.

Bei dieser Uebereinkunft waren die beiderseitigen Regierungen, wie die Einleitung zu derselben besagt, von dem Wunsche durchdrungen, den Verkehr möglichst zu beschleunigen und die Vortheile, welche aus der Errichtung von Eisenbahnen und deren ununterbrochenen Fortsetzung entstehen, den beiderseitigen Unterthanen zuzuwenden, sowie einen neuen Beweis von den zwischen ihnen bestehenden freundschaftlichen Gesinnungen zu geben.

Beide Staatsregierungen übernahmen die Verpflichtung, die herzustellenden Eisenbahnen gegenseitig anzuschliessen und dieselben in unmittelbare Verbindung zu setzen. Ebenso verpflichteten sich die contrahirenden Regierungen gegenseitig solche Verfügungen zu treffen, dass in den künftigen Fahrbetrieb auf den zu erbauenden Linien Uebereinstimmung gebracht werde, damit das sichere und rechtzeitige Ineinandergreifen der Bahnzüge dem festzustellenden Uebergangspunkte keine Störung erleide. Die technischen Details [Anschlusspunkt, Spurweite, Betriebskraft, Anlage des Gemeinschaftsbahnhofs, Einrichtung der Bahn auf ein Ein- oder Doppelgeleise] sollten einer besonderen Commission vorbehalten bleiben. Auf Grund der Berathungen dieser Commission wurden die näheren Bestimmungen über den Betriebsanschluss der beiderseitigen Bahnen in Bodenbach mit Uebereinkunft zwischen der österreichischen und sächsischen Regierung vom 31. December 1851, R.-G.-Bl. Nr. 80 ex 1851, getroffen.

*) Das sächsische Ministerium des Innern hatte sich bereits während des Baues der Leipzig-Dresdener Bahn an das böhmische Gubernium mit der Anfrage gewendet, welche Ansicht das österreichische Gouvernement über die Verbindung der Städte Dresden und Prag durch eine Eisenbahn habe. Das böhmische Gubernium vertrat ebenso wie der Hofkriegsrath gegenüber der Vereinigten Hofkanzlei die Ansicht, dass die Ausführung der projectirten Bahn theils wegen der in derselben Richtung bestehenden guten Land- und Wasserstrassen dem österreichischen Handel nicht besonders nützlich, theils wegen der grossen Herstellungskosten schwerlich lohnend sich gestalten würde. Die Angelegenheit wurde vor der Commission, welche über die Concessionsnormen vom Jahre 1838 berieth, verhandelt. Die Commission sprach sich dahin aus, dass die vernommenen Behörden die hohe commerzielle Bedeutung des projectirten Bahnzuges nicht gehörig aufgefasst zu haben scheinen und dass besonders ihre Berufungen auf so viele bereits bestehende gute Land- und Wasserstrassen Böhmens unpassend erscheinen, wenn man erwägt, wie weit noch so gute Strassen den grösseren Leistungen von Eisenbahnen besonders mit Dampfwagen nachstehen. Die Commission empfahl deshalb, das Gubernium anzuweisen, dem sächsischen Ministerium zu erwidern, dass die österreichische Regierung der Herstellung einer Eisenbahn von Prag an die sächsische Grenze im Anschlusse an die von Dresden bis dahin zu führende keineswegs entgegen sei.

Zweite Periode [1848—1867].

Die Ereignisse der Jahre 1848 und 1849 erübrigten keinen Raum zur Entfaltung wirthschaftlicher Thätigkeit. So ruhte denn in diesem Jahre auch die gesetzgeberische Thätigkeit auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens vollständig, und konnte die Regierung erst im Jahre 1850 wieder daran gehen, der Weiterbildung der Eisenbahn-Gesetzgebung ihre Aufmerksamkeit zu widmen.

1. Die Eisenbahnbetriebs-Ordnung.

Mit Rücksicht auf den in der a. h. Entschliessung vom 30. Januar 1847 enthaltenen Auftrag, das Eisenbahnpolizei-Gesetz nach Ablauf von drei Jahren einer eingehenden Revision zu unterziehen, begann man in dem seither errichteten »Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten« im Jahre 1850

mit den diesfälligen Vorarbeiten. Der Referent des Handelsministeriums, welcher sich mit dem Gegenstande zu befassen hatte, erstattete unter dem 5. Januar 1851 einen eingehenden Bericht, in dessen Einleitung er darauf hinwies, dass es nicht zweckmässig erachtet werden könne, auch in dem neuen Gesetze all die verschiedenen in dem Eisenbahnpolizei-Gesetz behandelten Gegenstände ohne gehörige Sichtung zu cumuliren, dass ferner auch noch in anderen gesetzlichen Vorschriften [namentlich in dem Eisenbahn-Concessions-Gesetz vom Jahre 1838] Anordnungen vorkommen, welche auf das Eisenbahnwesen, insbesondere auf den Betrieb der Privatbahnen sich beziehen. Er bezeichnete es deshalb als nothwendig, sämmtliche über Eisenbahnen erlassenen Gesetze und Vorschriften in ihrem Zusammenhange einer Revision zu unterziehen und schlug vor, ein umfassendes Eisenbahn-Gesetzbuch zu schaffen, dessen Erlass etwa folgende systematische Eintheilung zu Grunde zu legen wäre, und zwar:

a) Eine allgemeine Eisenbahn-Bauordnung;

b) eine allgemeine Betriebsordnung für Eisenbahnen, welche blos die allgemeinen Grundsätze des Betriebes, sowohl bei Staats- als bei Privatbahnen, nach Verschiedenheit der Beförderungsmittel, zu enthalten hätte, z. B. die Vorschriften über das Maximum der Schnelligkeit bei Anwendung von Dampflocomotiven, über die nothwendige Constructionsart der letzteren etc.;

c) die nöthigen Organisations-Gesetze für die Behörden der Staatsbahnen; die Instructionen für die Beamten und Diener derselben, eine angemessene Dienstpragmatik mit Inbegriff eines eigenen Pensionssystems, eine Fahrordnung für das die Staatsbahnen benützende Publicum;

d) ein umfassendes Gesetz für Privat-Eisenbahnen, in welches die bis dahin zerstreut erlassenen Vorschriften über die Anlage, den Betrieb der Privatbahnen und die Erlöschung der diesfalls erwirkten Concession sowie sonst über das Rechtsverhältnis der Privat-Eisenbahnen gegenüber der Staatsverwaltung sowohl als gegenüber dem Publicum aufgenommen werden sollten. [In dieses Gesetz sollte sonach auch der grösste Theil der Vorschriften fallen, welche in dem Eisenbahnpolizei-Gesetze enthalten waren];

e) eine Vorschrift über das Verhalten des Publicums gegenüber den Eisenbahnen [und zwar Staats- und Privatbahnen]. Diese Vorschrift sollte das eigentliche Polizeigesetz bilden und nach Analogie anderer ähnlicher, blos specielle Verhältnisse behandelnden Vorschriften: »Eisenbahn-Ordnung« heissen; endlich

f) die Festsetzung der Strafen auf die aus Anlass des Eisenbahnbetriebes begangenen Uebertretungen, Vergehen und Verbrechen.

Der damalige Handelsminister entschied indessen, dass es zunächst zu schwierig wäre, Eisenbahn-Bauvorschriften zu erlassen. Denn abgesehen davon, dass die Techniker über manche Frage noch nicht einig seien, würde man sehr verwickelte Fragen rücksichtlich des Katasters, der Expropriation u. s. w. zu lösen haben. Auch das Concessionswesen sollte unberührt bleiben, weil überhaupt das Princip vorwaltet, Concessionen nur für Bahnen zu besonderen Zwecken, z. B. Kohlenbahnen zu ertheilen, alle anderen aber auf Staatskosten zu erbauen und die bestehenden Privatbahnen, welche für den Verkehr wichtig sind, nach und nach einzuziehen. Dagegen erklärte sich der Minister mit der Codificirung der Bestimmungen in Betreff des Betriebs auf Staats- und Privatbahnen einverstanden. Das Gesetz sollte daher »Eisenbahnbetriebs-Ordnung« heissen, in welche aus den bestehenden Vorschriften Alles aufgenommen werden könnte, was dahin gehört. Es zerfiele sachgemäss in drei Abschnitte, und zwar in den:

a) technischen und administrativen Theil [Ressort des Handelministeriums];

b) polizeilichen Theil [Ressort des Ministeriums des Innern];

c) strafrechtlichen Theil [Ressort des Justizministeriums].

Es wurde sohin ein Entwurf der Eisenbahnbetriebs-Ordnung ausgearbeitet und bei einer unter Zuziehung von Vertretern der betheiligten Ministerien ab-

gehaltenen Berathung mit geringfügigen Abänderungen gutgeheissen.

In dem erstatteten Vortrag an den Kaiser wurde u. a. darauf hingewiesen, dass auch abgesehen von dem zur Revision des Eisenbahnpolizei-Gesetzes allerhöchst festgesetzten Zeitpunkte, sich eine solche Revision als dringend darstelle, nachdem die gemachten Erfahrungen die Abänderung mancher Anordnung des erwähnten Eisenbahnpolizei-Gesetzes vom Jahre 1847 als nothwendig erkennen liessen, die Vorschriften dieses Gesetzes der Organisation und dem Wirkungskreise der neuen Behörden angepasst werden müssten und endlich durch die Ausdehnung des Eisenbahnnetzes in Ungarn und dem lombardisch-venetianischen Königreiche die Erlassung eines Eisenbahnpolizei-Gesetzes in diesen Kronländern nicht länger mehr verschoben werden könnte.

Bei der Revision des Eisenbahnpolizei-Gesetzes habe es sich bald gezeigt, dass es nicht genügend erscheine, blos die streng polizeilichen Vorschriften in Betreff des Eisenbahnbetriebes zu erneuern, sondern dass vielmehr der Eisenbahnbetrieb auch in administrativer und technischer Beziehung gesetzlich geregelt und dass insbesondere in diesen Beziehungen das Verhältnis der Privat-Eisenbahnen zur Staatsverwaltung auf festere Grundlagen gestellt werden müsse.

Die monopolistische Stellung, welche die Privat-Eisenbahnen gegenüber dem dieselben benützenden Publicum einnehmen, die vielfältigen wiederholten Klagen über Willkürlichkeiten und Mangel an Ordnung im Bahnbetriebe, der wichtige Einfluss, welchen auch die Privat-Eisenbahnen in national-oeconomischer, finanzieller und strategischer Rücksicht auf das allgemeine Wohl ausüben, mussten die Staatsverwaltung dringend auffordern, das Verhältnis der Privat-Eisenbahn-Vereine zur Staatsverwaltung auf eine feste Grundlage zu stellen und eine ausreichende Ueberwachung dieser Privat-Unternehmungen gesetzlich anzuordnen. Es wurde hiebei darauf hingewiesen, dass der Handhabung des Gesetzes die den Unternehmungen der den Privat-Hauptbahnen ertheilten Privilegien keineswegs im Wege stünden.

Die Staatsverwaltung habe durch die Ertheilung dieser Privilegien auf das Recht der Oberaufsicht nicht Verzicht geleistet, sie konnte dieses auch nicht. Bei Durchführung und Handhabung der Eisenbahnbetriebs-Ordnung sollten übrigens die fraglichen Privilegien die gehörige Berücksichtigung finden, und die privilegirten Eisenbahn-Unternehmungen würden durch das Gesetz eine materielle Benachtheiligung in Ausübung ihres Privilegiums nicht erleiden.

Es wurde sohin in die Betriebsordnung die ausdrückliche Bestimmung aufgenommen, dass den darin enthaltenen Vorschriften und Verpflichtungen auch die bereits concessionirten und privilegirten Eisenbahn-Unternehmungen unterworfen seien. Auf Eisenbahnen, welche nicht mit Dampfkraft betrieben werden, sollte die Betriebsordnung keine Anwendung finden. Für solche Bahnen war die Erlassung einer besonderen Betriebsordnung mit Benützung der auf die eigenthümlichen Verhältnisse derselben passenden Bestimmungen der allgemeinen Betriebsordnung vorgesehen. [Vgl. § 92 derselben.] Eine derartige Betriebsordnung ist indessen bisher nicht erlassen worden.

Die mit kaiserlicher Verordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, verlautbarte, noch gegenwärtig für Oesterreich und Ungarn in Kraft stehende Eisenbahnbetriebs-Ordnung macht es sich, wie in der Einführungs-Verordnung gesagt ist, zur Aufgabe, der dringenden Nothwendigkeit entsprechend, den für das allgemeine Wohl so wichtigen Betrieb der Eisenbahnen auf angemessene Weise zu regeln. Die Eisenbahnbetriebs-Ordnung, welche nach Vernehmung des Ministerrathes und Anhörung des Reichsrathes erlassen wurde, schliesst sich ihrem Inhalte nach enge an das Polizeigesetz an, dessen Revision ja den Ausgangspunkt für die Schaffung der Betriebsordnung gebildet hatte.

Die Vorschriften des I. und II. Abschnittes des Polizeigesetzes, welche die Bewilligung zur Eröffnung der Bahn, die Erhaltung der Bahn und der Betriebsmittel, die Anstellung der Beamten und Diener, die Fahrordnungen, Tarife und

Aufnahmsbedingungen für Personen und Sachen, die Fahrgeschwindigkeit, die Instructionen des Betriebspersonales und die bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände, ferner die allgemeinen Verpflichtungen des die Bahn benützenden Publicums, die Reiseurkunden und gefällsämtlichen Amtshandlungen, das Auf- und Absteigen, das Betreten der Bahn, die Beschädigung und Veränderung an der Bahn, das Verhalten der Anrainer der Bahn und das Benehmen in der Nähe derselben, behandeln, haben dem Wesen nach in der Betriebsordnung [Abschnitt A §§ 1—15 und Abschnitt D §§ 93—100] Aufnahme gefunden. Rücksichtlich der Ertheilung des Betriebsconsenses ist ein Unterschied zwischen Staats- und Privatbahnen nicht mehr gemacht und die Genehmigung zur Betriebseröffnung für Staats- und Privatbahnen dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten vorbehalten, während nach dem Polizeigesetze die Bewilligung zur Betriebseröffnung von Privatbahnen der Landesstelle nach Massgabe des Ergebnisses der technisch-polizeilichen Prüfung der Bahn oblag und bei vom Staate erbauten Bahnen auf Grund der von der berufenen Behörde zu liefernden Nachweisung, dass alle Erfordernisse für diesen Zweck erfüllt sind, durch eine a. h. Entschliessung vorbehalten war. Was die grösste zulässige Fahrgeschwindigkeit betrifft, so wurde dieselbe für Personenzüge mit sieben Meilen [nach dem Polizeigesetz sechs Meilen], für Güterzüge mit fünf Meilen [nach dem Polizeigesetz vier Meilen] festgesetzt. Neu aufgenommen wurden in die Betriebsordnung [Abschnitt A] zunächst Bestimmungen über die Vorkehrungen bei Betriebsstörungen und Unglücksfällen [§§ 16—18], über die Haftung für die durch eigenes sowie durch Verschulden ihrer Bediensteten an Personen und Sachen zugefügten Beschädigungen [eine Haftung, welche allerdings auf den Hinweis auf die einschlägigen Bestimmungen des bürgerlichen Gesetzbuches hinauslief [§ 19], über die Beschaffenheit der Locomotiven [§ 21] und der Wagen [§§ 22—24], über die Zusammenstellung der Züge [§§ 25—31], die Vorsichten bei der Fahrt [§§ 32—40], die Bewachung der Bahn und Signale [§§ 41—54].

Der ursprüngliche Entwurf der Betriebsordnung enthielt [zu § 22, dann 23 und 45] ausführliche Anordnungen über die Construction der Locomotive [drei Räderpaare, Bahnräumer, Dampfpfeife, Sicherheitsventile, Manometer, Funkenfänger u. s. w.], dieselben wurden jedoch — weil zu sehr ins einzelne gehend — ausgeschieden.

Der Abschnitt B der Eisenbahnbetriebs-Ordnung behandelt im Allgemeinen die Verpflichtungen der bei Staatsbahnen angestellten Beamten und Diener und nimmt den Erlass einer Dienstordnung für die Staatseisenbahn-Bediensteten in Aussicht. Für den Fall der Verpachtung des Betriebes von Staatsbahnen haben für die Bediensteten der letzteren die gleichen Vorschriften, wie für die Bediensteten der Privatbahnen zu gelten.

Der Abschnitt C über die Verpflichtungen der Privat-Eisenbahn-Unternehmungen und ihres Personales fordert die Errichtung einer Direction, welche der Staatsverwaltung und dem Publicum gegenüber der verantwortliche Bevollmächtigte der Gesellschaft ist, er regelt ferner die Evidenzhaltung der Bediensteten, den Erlass von Instructionen für die verschiedenen Classen von Bediensteten, welche vor ihrer Kundmachung der Staatsverwaltung zur Prüfung vom Standpunkt der öffentlichen Interessen vorzulegen sind, die Ahndung von Dienstvernachlässigungen, die Rechnungsführung, die Steuerentrichtung, die Vorlage der Tarife und Aufnahmsbestimmungen an die Staatsverwaltung und das Recht, die Tarife aus öffentlichen Rücksichten zu mässigen, sowie die Verpflichtung zur Beförderung der Post und des Militärs, endlich die Benützung der Bahn im Belagerungszustande und in Kriegszeiten. Was im besonderen das Tarifherabsetzungsrecht anbelangt, so wurde die bezügliche Bestimmung über Anregung des Vertreters des Justizministeriums in der Erwägung aufgenommen, dass die Staatsverwaltung auch den Privat-Eisenbahn-Unternehmungen gegenüber auf das Recht der Oberaufsicht nie

Verzicht geleistet habe und dass dort, wo Eisenbahnen bestehen, beinahe alle anderen Communicationsmittel aufgehört haben, wodurch der ärmeren Volksclasse die Möglichkeit der Wahl eines billigeren Beförderungsmittels benommen ist, dass somit die Staatsverwaltung verpflichtet sei, diese Volksclasse vor übertriebenen Anforderungen der Privat-Eisenbahn-Gesellschaften in ihren Tarifsätzen in Schutz zu nehmen.

Rücksichtlich der Postbeförderung wurden die Bestimmungen der Concessionsnormen dahin verschärft, dass die Eisenbahnen nicht blos Briefe und Amtspakete, sondern die Post, also auch die übrigen Poststücke unentgeltlich zu befördern haben.*)

Gegenüber diesen schweren Verpflichtungen, welche den Bahnen neu auferlegt wurden, ist es wohl nur eine unwesentliche Entlastung der Bahnen, wenn das in den Concessionsnormen vom Jahre 1838 enthalten gewesene und auch im ursprünglichen Entwurfe der Betriebsordnung aufgenommene Recht der Staatsverwaltung fallen gelassen wurde, für die von der Eisenbahn-Unternehmung bewerkstelligten Personen - Transporte unter gewissen Voraussetzungen eine Abfindungssumme für die Beeinträchtigung des Postgefälles zu beanspruchen.

Rücksichtlich der Militärbeförderung wurde bestimmt, dass dieselbe gegen zu vereinbarende Sätze, welche die normalen Tarife nicht übersteigen dürfen, zu erfolgen habe, während nach den Concessionsnormen vom Jahre 1838 die Militärverwaltung jedenfalls die normalen Tarife zahlen sollte. Neu ist ferner das in der Betriebsordnung statuirte Recht der Staatsverwaltung, während des Belagerungszustandes und in Kriegsfällen die Bahn ausschliesslich für militärische Transporte zu benützen oder den Betrieb ganz einzustellen, ohne dass den Eisenbahnen rücksichtlich des hiedurch erlittenen Schadens die Ersatzansprüche, wie dies vorgeschlagen war, ausdrücklich vorbehalten worden wären.

Der Abschnitt D über die Aufsicht und Controle unterscheidet sich dadurch wesentlich vom Polizeigesetz, dass das Institut der staatlichen Aufsichtsbeamten zu einer Behörde für die höhere Aufsicht und Controle zur Handhabung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes unter der Bezeichnung »General-Inspection der Eisenbahnen« ausgestaltet und deren Wirkungskreis in Betreff des Bauzustandes, der Betriebsmittel, der Fahrordnung und Tarife, dann in Betreff der nach dem Polizeigesetze der Polizei-Direction eingeräumten Disciplinargewalt gegenüber dem Eisenbahn-Personal umschrieben wurde.

Zur Unterstützung der Wirksamkeit der General-Inspection wurde derselben eine angemessene Disciplinargewalt gegen die Angestellten sowohl der Staats- als Privatbahnen eingeräumt und dies gegenüber Angestellten der Privatbahnen damit begründet, dass dieselben als Functionäre einer öffentlichen, auf das allgemeine Wohl wesentlichen Einfluss übenden Anstalt fungiren und die Staatsverwaltung daher ohneweiters berechtigt sei [wie dies dem Principe nach schon in dem Eisenbahnpolizei-Gesetze vom Jahre 1847 anerkannt war], gegen die Angestellten der Privatbahnen wegen eines ihnen zur Last fallenden Dienstesvergehens, eine Disciplinarstrafe zu verhängen.

Die Strafbestimmungen gegenüber der Direction und den Mitgliedern der Unternehmung sind im Wesentlichen mit jenen des Polizeigesetzes übereinstimmend und ist auch die Zuständigkeit hiezu den politischen Landesstellen verblieben. Das Recht der Betriebseinstellung, welches nach dem Polizeigesetze ebenfalls den Landesstellen zustand, ist auf das Ministerium übergegangen.

Die Bestimmungen des letzten Abschnittes der Betriebsordnung, betreffend die Verpflichtungen der Reisenden und sonstiger Personen, welche mit der Bahn in Beziehung kommen, sind im Wesent-

*) Ueber eine noch vor dem Inkrafttreten der Betriebsordnung seitens der Posthofbuchhaltung gestellte Anfrage, was unter der Post im Sinne der Betriebsordnung zu verstehen sei, erging die Entscheidung des Ministeriums [Z. 1708 ex 1852] dahin, dass hierunter alle [Brief- und Fahrpost-] Sendungen, welche in der Postkarte eingetragen sind oder als Behältnisse dienten und bei einem Posttransporte in Verwendung kamen, zu verstehen sind.

lichen mit den einschlägigen Vorschriften des Polizeigesetzes übereinstimmend.

Den Schluss des ursprünglichen Entwurfes der Betriebsordnung bildete ein besonderer Abschnitt unter der Bezeichnung: »Strafgerichtliche Verbrechen, Vergehen und Uebertretungen in Bezug auf den Bahnbetrieb und die Bestrafung derselben.« Dieser Abschnitt wurde indessen aus dem Grunde ausgeschieden, weil in dieser Hinsicht bereits in dem Entwurfe des neuen allgemeinen Strafgesetzes vorgesehen war und nahm man in der Eisenbahnbetriebs-Ordnung lediglich eine Bestimmung [Schlussparagraph] auf, in welche auf die diesfälligen Vorschriften des allgemeinen Strafgesetzes hingewiesen wird.

In Ergänzung der in der Eisenbahnbetriebs-Ordnung enthaltenen Sicherheitsvorschriften wurde später noch eine Reihe von Verordnungen erlassen; dieselben betreffen unter Anderem die Einfriedigungen [Gen.-Dir. 8. Juli 1850, Z. 295, H.-M. 6. März 1855, Z. 1739], die Anbringung von Schutzschienen [Erlass der General-Baudirection vom 4. Januar 1851, Z. 15.867], Beschwerdebücher Gen.-Dir. der Communication 3. September 1851, Z. 4845], Anzeigen von Bahnunfällen [H.-M. 1. März 1852, Z. 3110], Locomotivproben [H.-M. 7. Juli 1852, Z. 13.613, 17. März 1853, Z. 3290 und 24. März 1855, Z. 6134], die Untersuchung gefährlicher Berglehnen [H.-M. 25. Januar 1853, Z. 25.489], die Beförderung von Mineralölen [Verordnung des H.-M. vom 17. Juni 1865].

2. *Das Eisenbahn-Concessions-Gesetz vom Jahre 1854.*

Als sich der Staat anfangs der Fünfziger-Jahre wegen finanzieller Schwierigkeiten seines Besitzes an Eisenbahnen entäusserte und zu dem Entschluss gelangte, eine neuerliche Mitwirkung der Privatthätigkeit auf Grund eines festzustellenden Entwurfes für den Ausbau des österreichischen Eisenbahnnetzes in grösserem Masse zuzulassen, wurde die Nothwendigkeit empfunden, ein neues Eisenbahn-Concessions-Gesetz zu schaffen, da die Concessionsnormen vom Jahre 1838 einerseits die Privatthätigkeit zum Baue von Eisenbahnen nicht genügend aneiferten, andererseits nicht entsprechend die Vorbehalte wahrten, welcher die Staatsverwaltung bedarf, um den Bau und Betrieb der Privat-Eisenbahnen mit dem öffentlichen Interesse in gehörigen Einklang zu bringen. Das mit a. h. Entschliessung vom 8. September 1854 genehmigte, noch heute in Kraft stehende Concessions-Gesetz wurde zufolge kaiserlicher Ermächtigung durch Ministerial-Verordnung vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, verlautbart. Gestützt auf die Erfahrung, dass es zweckmässig sei, wenn neue Gesetze sich so viel wie möglich an die früheren Normen anschliessen, wurden bei Verfassung des neuen Gesetzes die Concessionsnormen vom Jahre 1838 zu Grunde gelegt, und lediglich jene Veränderungen vorgenommen, welche zur Erreichung des gesetzten Zieles unumgänglich nothwendig erschienen. Vor Allem wurde Werth darauf gelegt, rücksichtlich des Concessions-Verfahrens einen schnelleren Geschäftsgang einzuführen, da die Erfahrung gelehrt hatte, dass nach den früheren Normen die Concessionswerber oft jahrelang auf die Ertheilung der angesuchten Concession warten mussten.

Um diesen Uebelstand zu beseitigen, wurde nicht nur jede nicht unbedingt nothwendige Rücksprache der verschiedenen administrativen Behörden untereinander vermieden, sondern auch die Ertheilung der Bewilligung zu den Vorarbeiten, zu deren Vornahme nach dem Gesetze vom Jahre 1838 die a. h. Genehmigung aus dem Grunde eingeholt werden musste, weil dieselbe ein Vorrecht gegenüber anderen Bewerbern gewährte, unter Fallenlassen eines solchen Vorrechtes, dem Handelsministerium übertragen. Zu den Vortheilen, welche das neue Concessions-Gesetz zur Erleichterung des Eisenbahnbaues den Privaten gewährte, zählt vor Allem die Verlängerung der Maximal-Concessionsdauer von 50 auf 90 Jahre, nachdem sich die 50jährige Concessionsdauer als zu beschränkt erwies, und deshalb bereits in einzelnen Fällen eine Verlängerung [so bei der Brünn-Rossitzer Bahn auf 80 Jahre] Platz gegriffen hatte. Ausserdem findet sich in

dem Concessions-Gesetze eine Andeutung darüber, dass der Staat in Aussicht nehme, den Privatbahn-Unternehmungen eine Zinsengarantie einzuräumen. Die Gewährung der Zinsengarantie unbedingt auszusprechen, scheute man sich mit Rücksicht auf den damaligen Stand der Finanzen. Hiemit sind aber auch schon die Zugeständnisse und Begünstigungen erschöpft, welche man den Privatbahn-Unternehmungen gegenüber den früheren Normen einräumte. Dagegen wurde der Umfang der Vorbehalte der Staatsverwaltung in recht ausgiebiger Weise erweitert. So wurde den Eisenbahnen [§ 10 b] ausdrücklich die Verpflichtung auferlegt, allen Schaden an öffentlichem oder Privatgut zu vergüten, welcher durch den Eisenbahnbau entstanden ist, und hiedurch der § 1305 des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches derogirt, wonach das Verschulden die Voraussetzung der Entschädigungspflicht bildet. Ebenso wurden wegen Wiederherstellung und künftiger Erhaltung der durch den Eisenbahnbau gestörten Communicationen den Bahnunternehmungen strengere Verpflichtungen auferlegt.

Was die Tarifhoheit betrifft, so wurde festgesetzt, dass die Tarife der Genehmigung des Ministeriums unterliegen und dass dieselben von drei zu drei Jahren einer Revision zu unterziehen seien. Zugleich wurde die Bestimmung aus den 1838er Concessionsnormen übernommen, wonach auf eine billige Herabsetzung der Tarife in dem Falle einzuwirken ist, wenn die reinen Erträgnisse der Bahn 15% der Einlage übersteigen. Mit der letzteren Bestimmung wollte man, wie aus den Verhandlungen hervorgeht, die Unternehmer darüber beruhigen, dass die Staatsverwaltung von dem ihr vermöge des Vorbehalts der Tarifgenehmigung im Allgemeinen zustehenden Mässigungsrecht mit grosser Vorsicht Gebrauch machen werde und selbst eine reichliche, bis zu 15% der Einlagen gehende Einnahme unter angemessenen Verhältnissen zu gestatten geneigt sei. Gegenüber dem Einwande, dass die Grenze von 15% zu hoch gegriffen sei, wurde geltend gemacht, dass der Eisenbahnbau eine sehr gefährliche Speculation sei, bei welchem namentlich die ersten Betriebsjahre selten eine entsprechende Rente abwerfen, während in Oesterreich bei ganz sicheren Unternehmungen leicht 8 bis 10% gewonnen werden können. Die Anregung, das Recht zur Herabsetzung der Tarife im Gesetze bestimmt auszusprechen, da die Erfahrung lehre, dass derlei indirecte Vorbehalte nur in den seltensten Fällen praktischen Werth haben, fand keine genügende Unterstützung.

Die Leistungen zu Gunsten der Postverwaltung wurden weiters verschärft, indem den Bahnen ausser der unentgeltlichen Beförderung der Postsendungen auch jene der Postbediensteten auferlegt wurde. Rücksichtlich der Militärbeförderung wurde in dem Concessions-Gesetze bestimmt, dass dieselbe nach dem jeweiligen Tarife der Staatseisenbahnen zu erfolgen habe. Ausserdem wurde den Privat-Eisenbahnen die Verbindlichkeit auferlegt, die Errichtung einer Staatstelegraphenleitung längs der erbauten Eisenbahn unentgeltlich zu gestatten.

Das Heimfallsrecht wurde in bestimmterer Form, als dies in den Normen des Jahres 1838 der Fall war, festgestellt und Vorsorge getroffen, dass die Bahnlage in den letzten Jahren vor Ablauf der Concessionsdauer nicht vernachlässigt werde.

Bei der commissionellen Berathung des Concessions-Gesetzes wurde auch die Anregung gegeben, in dasselbe Bestimmungen über das Einlösungsrecht aufzunehmen, nachdem dieses Recht nicht blos in Oesterreich schon wiederholt zur Anwendung gekommen ist, sondern auch in ausländischen Gesetzen vorgedacht wurde, indem z. B. in Preussen die Einlösung gegen das 20fache der Dividende der fünf besten Jahre vorbehalten ist. Man erachtete es indessen nicht als zweckmässig, in dem Gesetze eine allgemeine Anordnung über das Einlösungsrecht aufzunehmen, weil eine solche leicht abschreckend werden könnte, während andererseits gar keine Rede davon sein könne, dass der Staat, welcher ohnehin die wichtigsten Linien selbst baut, auch noch sämmtliche Privat-Eisenbahnen einlösen werde.

Es wurde daher zweckmässiger befunden, die Frage der Einlösung von

Fall zu Fall zu beurtheilen und hienach den entsprechenden Beisatz jeweils in die Concessions-Urkunde aufzunehmen.

Im Gegensatz zu den Concessionsnormen vom Jahre 1838 sieht das Concessions-Gesetz vom Jahre 1854 ausdrücklich die strafweise Entziehung der Concessionen wegen Nichtzuhaltung der Vollendungstermine für die ganze Bahn oder einzelne Strecken sowie der Termine für die Eröffnung des Betriebes, aus besonders rücksichtswürdigen Gründen eine Nachsicht der Staatsverwaltung vor.

In diesen Fällen bleibt wohl das erworbene Eigenthum an Grundstücken, Gebäuden etc. den Unternehmern; der fragliche Eisenbahnbau kann jedoch einer anderen Unternehmung concedirt oder auf Staatskosten vollführt werden.

Von besonderem Interesse sind ferner die Bestimmungen des Concessions-Gesetzes rücksichtlich der ministeriellen Entscheidung bei Differenzen angrenzender Bahnen in Bezug auf Fahrordnung, wechselseitige Benützung der Bahn und der Betriebsmittel sowie überhaupt bezüglich der Ordnung der wechselseitigen Verkehrsverhältnisse, dann die Statuirung des staatlichen Sequestrationsrechtes gegenüber Bahnen, welche trotz wiederholter Ermahnungen die concessionsmässigen Verpflichtungen nicht erfüllen.

Eine eingehende Erörterung fand über die Bestimmung des Gesetzes statt, nach welcher Streitigkeiten über die Vollziehung des Concessions-Gesetzes im administrativen Wege auszutragen seien. Von einer Seite wurde Streichung dieser Bestimmung empfohlen, indem sie einerseits überflüssig sei, nachdem die Competenz der administrativen und der Gerichtsbehörden, wenn auch bisher nicht durch specielle Anordnungen, so doch durch allgemeine Grundsätze geregelt sei, und andererseits durch diese Bestimmungen die Grenzlinien der administrativen und Rechtsbehörden leicht verrückt werden könnten; hiebei wurde speciell darauf hingewiesen, dass die Entschädigungs - Ansprüche, welche aus der Beschädigung an fremdem Privatgut durch den Bau oder den Betrieb der Eisenbahnen veranlasst werden, die Ansprüche auf Herstellung und Erhaltung der Wege u. s. w., sowie die damit in Verbindung stehenden Ersatzansprüche gegen die früheren Verpflichteten, endlich die Ersatzansprüche dieser gegen die Eisenbahn-Unternehmung, wiewohl Gegenstände dieses Gesetzes privatrechtlicher Natur seien und nur von den Gerichten entschieden werden könnten.

Dieser Ansicht stimmten die übrigen Votanten nicht bei, nachdem die Grenzen der administrativen und richterlichen Gewalt in dem Gesetze keineswegs so klar gezogen seien, und es wünschenswerth wäre, dass über die den Privat-Eisenbahn-Unternehmungen aus den ihnen verliehenen Privilegien zustehenden Rechte und obliegenden Verpflichtungen, welche nicht nach reinen Privatgrundsätzen, sondern als theilweise Zugeständnisse der administrativen Gewalt nach dem öffentlichen Rechte beurtheilt werden müssen, nicht die Civilgerichtsstellen, sondern die administrativen Behörden entscheiden.

Der durch § 13 des Concessions-Gesetzes erfolgte Ausschluss des Rechtsweges in allen die Vollziehung dieses Gesetzes betreffenden Angelegenheiten erwies sich in der Praxis für die Eisenbahn-Gesellschaften als eine empfindliche Härte, zumal diese Bestimmung von den Gerichten ausdehnend interpretirt und den Eisenbahnen vielfach die Möglichkeit benommen wurde, gegenüber vermeintlicher Verletzung der Privilegialrechte seitens der Staatsverwaltung Recht zu suchen.*)

*) So wurden unter Anderem auf Grund des §13 des Concessions-Gesetzes Klagen gegen das Aerar zurückgewiesen: wegen Verletzung der concessionsmässigen Rechte einer Eisenbahn-Concession durch Concessionirung einer Concurrenzbahn [vgl. die Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes vom 24. September 1867, Z. 6815, vom 21. April 1874, Z. 2274, und vom 28. Juni 1876, Z. 6274, in Angelegenheit der Klage der Nordbahn wegen Concessionirung des Ergänzungsnetzes der Staatseisenbahn-Gesellschaft, dann die Entscheidung des Verwaltungs-Gerichtshofes vom 26. October 1877, Z. 1371, in Angelegenheit der Klage der Südbahn wegen Concessionirung der Bahn von Wien nach Aspang] ebenso Ansprüche aus der staatlichen Zinsengarantie [vgl. die Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vom 18. September 1877, Z 8812, über die Klage der Ungarisch-Galizischen Bahn gegen das Aerar auf Deckung von Betriebskosten-Abgängen.]

Die Bedeutung des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes für die Praxis in Concessionssachen darf nicht überschätzt werden. Es handelt sich ja dabei keineswegs um eine unabänderliche Norm für alle künftigen Concessionen, sondern um ein Schema, an welches die Regierung bei Ertheilung neuer Concessionen in keiner Weise gebunden war. Ueberliess es doch § 10 des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes ausdrücklich dem Ermessen der Staatsverwaltung, einer Eisenbahn-Unternehmung nach den obwaltenden besonderen Verhältnissen eine oder die andere im Concessions-Gesetze ausgesprochene Verpflichtung zu erleichtern oder andererseits in ganz besonderen Fällen, z. B. wenn von der Staatsverwaltung eine Zinsengarantie für das Unternehmen übernommen wird, bei Ertheilung der Concession die Erfüllung noch anderweitiger Verbindlichkeiten zur Bedingung zu machen. Die Regierung machte, den Verhältnissen Rechnung tragend, von dem Vorbehalte, Concessions-Bestimmungen abweichend von dem Concessions-Gesetz festzusetzen, umfassenden Gebrauch.

Was die über den Rahmen des Concessions-Gesetzes hinausgehenden Rechte anbelangt, so sind zunächst solche zu erwähnen, welche gleichartig in den meisten Concessions-Urkunden Aufnahme gefunden haben. So das Recht der Concessionäre, eine Actien-Gesellschaft zu bilden, Prioritäts-Obligationen unter gewissen Beschränkungen auszugeben, Agentieen im In- und Auslande zu bestellen, Transportmittel für Personen und Frachten einzurichten [Wagenverbindungen, Trajectanstalten u. dgl.], Dienstcorrespondenzen portofrei zu befördern u. dgl. Unter den besonderen Rechten, welche Concessionären eingeräumt wurden, nehmen Zinsengarantieen und Subventionen den wichtigsten Platz ein. Was die Zinsengarantieen anbetrifft, so wird die Garantiesumme entweder pauschalirt, [und zwar so, dass entweder für die ganze Bahn oder pro Längeneinheit eine bestimmte Summe ohne Rücksicht auf das aufgewendete Baucapital als zu garantirendes Erträgnis angenommen, oder so, dass die Garantiesumme in Procenten des pauschalirten Baucapitals ausgedrückt wird], oder es wird die Garantiesumme nicht nach dem im Vorhinein angenommenen, sondern nach dem wirklich verwendeten Baucapital bestimmt. In Oesterreich wurde bei Festsetzung der in den Fünfziger-Jahren gewährten Eisenbahn-Garantieen der letztere Weg eingeschlagen; später wurde jedoch hievon mehrfach abgegangen und zum Nachtheil des Staates wie der Actionäre zu der ersteren Alternative gegriffen. Subventionen werden theils in Form unverzinslicher oder verzinslicher Vorschüsse, theils als Schenkungen, theils durch Uebernahme von Actien oder Prioritäts-Obligationen gewährt.

Weitere Begünstigungen, welche in verschiedenen Concessionen zugestanden wurden, bezogen sich auf die Befreiung von der Einkommensteuer, vom Couponstempel, sogar von jeder Steuer überhaupt, welche etwa später eingeführt werden sollte, auf die Befreiung von Stempelgebühren für alle Verträge, Eingaben, Urkunden zum Zwecke der Capitalsbeschaffung sowie der Grundeinlösung des Baues und der Einrichtung der Bahn, für die Ausgabe von Actien und Prioritäts-Obligationen, auf Zollfreiheit oder Zollermässigung für Schienen, Maschinen, Maschinentheile u. s. w.

Ein in einzelnen Concessions-Urkunden vorkommendes besonderes Zugeständnis geht dahin, dass die Concessionäre bei der Anlegung neuer Bahnen, welche später im Anschlusse an die concessionirte Bahn oder als Parallelbahn derselben wegen der Verbindung anderer, strategisch, politisch oder commerziell wichtiger Zwischenpunkte als zulässig erkannt werden sollten, den Vorzug vor anderen Bewerbern unter gleichen Bedingungen erhalten sollen.

Was die concessionsmässigen Verbindlichkeiten anbelangt, so weichen dieselben in den verschiedensten Richtungen von den Vorschriften des § 10 des Concessions-Gesetzes ab.

Insbesonders wahrte sich die Staatsverwaltung die Tarifhoheit durch Festsetzung von Maximaltarifen [unter Ausschluss jeder persönlichen Begünstigung einzelner Verfrächter bei Regelung der Fahr- und Frachtpreise innerhalb der

Höchstgrenze] sowie auch durch den Vorbehalt, bei eintretenden Nothfällen die Tarife auf die Hälfte der concessionsmässigen Höchstgrenzen herabzusetzen. In neuen Concessionen, so u. A. in der Concession der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom Jahre 1886 hat sich der Staat das Tarifbestimmungsrecht in noch weiterem Masse vorbebalten und ebenso bei Concessionirung von Localbahnen meist das unbedingte Tarifgenehmigungsrecht gewahrt. Ausserdem wurde den Bahnen die Verpflichtung auferlegt, den einheitlichen Gütertariftheil I der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen mit der gemeinsamen Warenclassification anzunehmen.

Sobald das Reinerträgnis eine bestimmte Grenze [6% des Anlage-Capitals] übersteigt, ist dem Staate vielfach das Recht vorbehalten, eine Tarifherabsetzung [meist bis zu 10%] zu verlangen. Ausserdem macht sich der Staat in den Concessions-Urkunden das Anwachsen des Ertrages dadurch zu Nutzen, dass er den Bahnen zumeist die Verpflichtung auferlegt, die concessionirte Bahn mit einem zweiten Geleise zu versehen, falls der kilometrische Rohertrag eine bestimmte Höhe überschreitet. In einzelnen Concessions-Urkunden der neueren Zeit [Nordbahn, Aussig-Teplitzer Bahn] ist endlich dem Staate eine unmittelbare Antheilnahme am Reingewinne gesichert, falls derselbe eine gewisse Höhe überschreitet.

Auch ein E i n l ö s u n g s r e c h t, welches bekanntlich im Concessions-Gesetz vom Jahre 1854 nicht ausdrücklich vorgesehen ist, hat sich der Staat in den meisten Concessions-Urkunden vorbehalten; diesbezüglich enthält die Mehrzahl der Concessions-Urkunden [zum ersten Male die Concessions-Urkunde der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft für die nördlichen und südöstlichen Linien] die Bestimmung, dass die Staatsverwaltung nach Ablauf von 30 Jahren, vom Zeitpunkte der Betriebseröffnung der concessionirten Linien an gerechnet, jederzeit berechtigt sei, die concessionirte Bahn einzulösen und dass zur Bestimmung des Einlösungspreises die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung, während der der wirklichen Einlösung vorausgegangenen sieben Jahre ermittelt, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen werden und sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet wird. Der 20fache Betrag des sonach ermittelten Reinertrages bildet den Einlösungspreis. Bei Localbahnen ist mit Rücksicht auf die denselben gewährten Begünstigungen zumeist der Vorbehalt gemacht, dass der Staat die Bahn in jedem beliebigen Zeitpunkte einlösen kann.

Was das H e i m f a l l s r e c h t anbelangt, so ist dasselbe in den meisten Concessions-Urkunden ein wesentlich umfassenderes als nach dem Concessions-Gesetz. Während nach letzterem mit dem Ablauf des Privilegiums nur das Eigenthum an der Bahn selbst und an den zugehörigen Bauwerken unentgeltlich an den Staat übergeht, hat sich derselbe in den meisten Concessions-Urkunden vorbehalten, dass auch vom beweglichen Zugehör, als Locomotiven, Wagen, Maschinen, Werkzeugen und Materialien, welche zur Fortsetzung des Betriebes erforderlich sind, eine entsprechende Menge und Werthsumme, sowie auch die aus dem Anlage-Capital gebildeten Reserve- und Erneuerungsfonds an den Staat zu übergeben seien.

Auch in Beziehung auf die Leistungen der Eisenbahnen zu Gunsten des Post-, Telegraphen- und Militärärars enthalten die meisten Concessions-Urkunden viel weitergehende Verpflichtungen der Eisenbahner, als solche im Concessions-Gesetze vorgesehen sind.

Was zunächst die L e i s t u n g e n f ü r d i e P o s t a n s t a l t betrifft, so wurden die Eisenbahnen concessionsmässig verpflichtet, besondere Wagen für den Posttransport nach den Anforderungen der Postanstalt zu bauen und bei bestimmten Zügen je einen achträdrigen oder zwei vierrädrige Wagen der Postanstalt unentgeltlich, die weiteren Wagen gegen geringes Entgelt zu führen. Weiters wurde den Eisenbahnen auferlegt, in den Stationen geeignete Räume für den Postdienst zu schaffen, in den Bahnhöfen, in welchen keine Postämter aufgestellt sind, die Manipulation mit den Postsendungen durch Bahnbedienstete besorgen zu lassen und

ebenso bei den nicht von Postbediensteten begleiteten Zügen, die Briefpost durch Bahnbedienstete zu besorgen. Zu Gunsten der Telegraphenanstalt blieb in den Concessionen zumeist vorbehalten, die Betriebs-Telegraphenleitung für die Staats- und Privattelegraphen-Correspondenz verwenden zu lassen, die Drähte des Staatstelegraphen an den Stützpunkten der Bahnbetriebsleitung anzubringen oder selbständige Staatstelegraphen - Leitungen auf Bahngrund ohne jede Entschädigung zu bauen, die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphen-Anstalt in den Bahnhöfen unentgeltlich zu lagern und auf der Bahn zu ermässigten Preisen befördern zu lassen u.s.w.

In Bezug auf die Militärbeförderung wurde den Concessionären gewöhnlich die Verpflichtung auferlegt, dieselbe zu bestimmten, wesentlich ermässigten Tarifsätzen auszuführen, letztere auch noch weiter herabzusetzen, falls in der Folge günstigere Vereinbarungen des Militärärars mit anderen Bahnen zustande kommen sollten. Auch wurden die Concessionäre verpflichtet, sich dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften mit dem Militärärar abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, dann über die gegenseitige Aushilfe mit Fahrbetriebsmitteln und Personal beizutreten.

Seit der Wiedereinführung des Staatsbetriebes pflegt sich der Staat auch das Recht der Uebernahme des Betriebes der concessionirten Bahn unter bestimmten Bedingungen vorzubehalten sowie vielfach auch das Recht, die concessionirte Bahn oder Theile derselben zur Verbindung getrennter Linien des Staatsbahnnetzes mitzubenützen.

Nicht unerwähnt mag auch die in die meisten Concessions-Urkunden aufgenommene Bestimmung bleiben, wonach die Concessionäre in Bezug auf den Bau und Betrieb nicht blos den bestehenden, sondern auch allen künftigen Gesetzen und Verordnungen, sowie der Entscheidung der Regierung bei Streitigkeiten über die Bedingungen der Einmündung anderer Bahnen unterworfen werden.

In neueren Concessionen ist den Concessionären auch die Verpflichtung auferlegt, bei Anschaffung von Fahrbetriebsmitteln u. s. w. unter gleichen Bedingungen inländischen Werken den Vorzug einzuräumen. Endlich ist den Concessionären meist die Pflicht auferlegt, bei Cautionsverfall binnen festgesetzter Fristen den Bau der concessionirten Linien fertig zu stellen.

Bei Zugestehung von Zinsengarantieen oder Gewährung sonstiger finanzieller Unterstützung, wie letztere häufig bei Localbahnen vorkommt, sichert sich die Staatsverwaltung selbstredend einen entsprechenden Einfluss auf die Verwaltung [Genehmigung der Rechnungen und solcher Beschlüsse, welche von finanzieller Tragweite sind u. s. w.] sowie vielfach auch das Recht, ein Mitglied des Verwaltungsrathes oder eventuell auch mehrere Mitglieder desselben zu ernennen.

3. Sonstige Vorschriften aus dieser Periode.

Abgesehen von dem allgemeinen Strafgesetz vom 27. Mai 1852, R.-G.-Bl. Nr. 117, in welches, soweit es sich um Eisenbahn-Delicte handelt, im Wesentlichen die Bestimmungen des Polizeiregulativs und der einschlägigen Verordnungen recipirt wurden, ist die Erlassung einer Reihe weiterer Vorschriften von grösserer Bedeutung zu erwähnen, welche, so insbesondere die Betriebsordnung und das Concessions-Gesetz, zumeist noch gegenwärtig in Wirksamkeit sind.

Um die Verbreitung der Rinderpest durch die Eisenbahnen zu verhüten, wurde mit Erlass des Handelsministeriums vom 9. Februar 1852 vorgeschrieben, dass jene Waggons, in welchen sich Vieh aus gesunden Ortschaften befindet, beim Transporte von jenen, welche Vieh aus seuchenverdächtigen Orten enthalten, ferne gehalten, und dass alle Waggons, in welchen Rindvieh befördert wurde, nach jedesmaliger Benützung, von Abfällen, durch welche jene Krankheit verbreitet werden kann, sorgfältig gereinigt werden müssen; ferner dass das Melkvieh in keine mittelbare oder unmittelbare Berührung mit Schlachtvieh kommen dürfe.

Betreffend die Anstellung von Militärpersonen hat die kaiserliche Verordnung

vom 19. December 1853, R.-G.-Bl. Nr. 266, die Eisenbahn-Gesellschaften verpflichtet, gediente Unterofficiere und Gemeine, welche sich um einen Posten des executiven niederen Dienstes bewerben und hiezu geeignet sind, vor anderen Bewerbern zu berücksichtigen.

Diese Verpflichtung sollte bei der Genehmigung des Vereins in die Statuten ausdrücklich eingeschaltet, den schon früher concessionirten Bahnunternehmungen aber eine vorzugsweise Bedachtnahme auf gediente Militärs zum Verdienste angerechnet werden.

Gemäss a. h. Entschliessung vom 19. October 1854 wurde das Finanzministerium ermächtigt, die Eisenbahnen beim Bezuge von Maschinen und Maschinenbestandtheilen mit Berücksichtigung des Standes und der Leistungsfähigkeit der inländischen Fabriken und der Wichtigkeit der Maschinen, Einfuhrsermässigungen, welche in keinem Falle mehr als die Hälfte des gewöhnlichen Zolles betragen sollen, zuzugestehen.

Hervorzuheben ist ferner die mit Verordnung der Ministerien der Finanzen und des Handels vom 18. September 1857, R.-G.-Bl. Nr. 175, eingeführte allgemeine Vorschrift über das Zollverfahren für den Verkehr auf den, die Zoll-Linie berührenden österreichischen Eisenbahnen nebst Vollzugsvorschrift. Ihre Bestimmungen entsprechen den heutigen Verkehrsverhältnissen durchaus nicht mehr, und würde ihre Revision einem Bedürfnisse entsprechen.

Weiter wurden Bestimmungen über die Errichtung von Pferde- und Bergwerksbahnen getroffen. Bezüglich der Ersteren wurde mit a. h. Entschliessung vom 25. Februar 1859 ausgesprochen, dass ihre Errichtung auf bestehenden Strassen nicht durch eine a. h. Concession, sondern durch das Handelsministerium nach vorausgegangener Prüfung der einschlägigen Verhältnisse seitens der Landesbehörden zu bewilligen sei, und wurde das Handelsministerium, als in den Sechziger-Jahren die Gesuche wegen Anlage von Pferdebahnen sich mehrten, mit der a. h. Entschliessung vom 8. März 1867 ermächtigt, wegen Concessionirung von Pferdebahnen amerikanischen Systems auch fernerhin auf Grund der a. h. Entschliessung vom Jahre 1859 vorzugehen. Daraus, dass die Concession von Pferdebahnen nicht durch a. h. Entschliessung erfolgt, wurde seitens des Ministeriums als Consequenz abgeleitet, dass es bei solchen Bahnen auch einer besonderen Bewilligung zu Vorarbeiten im Sinne des Concessions-Gesetzes nicht bedürfe.

Mit der Ministerial-Verordnung vom 1. November 1859, R.-G.-Bl. Nr. 200, wurde, anlässlich der bei Entscheidung concreter Fälle aufgetauchten Zweifel, ob Bergwerksbahnen dem Eisenbahn-Concessions-Gesetze unterliegen und einer a. h. Concession bedürfen, die Behandlung der zum Bergwerkbetriebe nöthigen Privat-Eisenbahnen in Bezug auf das Expropriationsrecht, dann die Baubewilligung für solche Bahnen dahin geregelt, dass das Expropriationsrecht für solche Bahnen bereits im Berggesetz begründet sei und daher nicht erst eine besondere Concession im Sinne des Concessions-Gesetzes erforderlich sei, dass ferner die Ertheilung der nach § 133 des Berggesetzes einzuholenden, und nach § 1 des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes erforderlichen Baubewilligung für die zum Bergbau nothwendigen Privatbahnen in der Regel der politischen Landesbehörde zustehe und nur dann dem Finanzministerium [die Eisenbahn-Agenden ressortirten damals vom Finanzministerium] im Einvernehmen mit den übrigen Centralstellen vorzubehalten sei, wenn die zu erbauende Bergwerksbahn in eine, für den öffentlichen Verkehr bereits bestehende Eisenbahn einmünden soll.

Um ferner den Gefahren für die Sicherheit des Lebens und des Eigenthums zu begegnen, welche sich aus dem Bergbaubetriebe in der Nähe von Eisenbahnen ergeben können, insbesondere »um den Bergbaubetrieb sowie den Eisenbahnbetrieb in einer Weise zu regeln, wodurch gegenseitige Störungen vermieden und Collisionen zwischen Bergbau- und Eisenbahn-Unternehmungen verhütet und beseitigt werden« wurden mit Ministerial-Verordnung vom 2. Januar 1859, R.-G.-Bl. Nr. 25, über eine von der böhmischen Statthalterei als Ober-Bergbehörde ausgegangene Anregung eingehende Vor-

schriften erlassen, welche im Wesentlichen dahin gehen, dass der Bergbaubetrieb unterhalb einer Eisenbahn beschränkt und einer Eisenbahn die Ersatzpflicht gegenüber der Bergbau-Unternehmung auferlegt wird, wenn dieser die Priorität der Verleihung gebührt und die Eisenbahn-Unternehmung durch ihr Entstehen die Beschränkung des Bergbaubetriebes hervorgerufen hat.

Bemerkenswerth ist ferner aus dieser Periode die Verordnung des Handelsministeriums vom 3. April 1857, R.-G.-Bl. Nr. 76, womit die erste Vorschrift über die Uniformirung der Beamten und die Dienstkleidung der Diener der Privateisenbahn-Gesellschaften und concessionirten Staatseisenbahn-Betriebs-Unternehmungen genehmigt wurde.

Zu erwähnen ist noch die mit 1. Januar 1863 erfolgte Einführung des neuen Handelsgesetzbuches vom 17. December 1862, welches das Frachtgeschäft im Allgemeinen regelt und überdies noch besondere Bestimmungen über das Frachtgeschäft der Eisenbahnen enthält. Die wohlthätige Folge des Handelsgesetzes war das Zustandekommen eines den Grundsätzen desselben entsprechenden einheitlichen Betriebsreglements für alle österreichischen Eisenbahnen. Dasselbe wurde mit Erlass des Handelsministeriums vom 30. Juni 1863, Z. 8543—732, genehmigt. Im Zusammenhange damit wurden auch einheitliche, vom Handelsministerium mit Erlass vom 19. October 1863, Z. 14.263, genehmigte Bestimmungen über Lieferzeiten und den Umfang der Haftung für Ueberschreitungen derselben verlautbart.

4. Staatsverträge.

Die lebhafte Entwicklung des Eisenbahn-Verkehrs führte zur Vermehrung der internationalen Anschlüsse und im Zusammenhange damit zu einer Reihe von neuen Staatsverträgen. Eine umfassende Regelung aller mit der Herstellung eines internationalen Anschlusses zusammenhängenden Fragen erfolgte unter Anderem rücksichtlich des bereits mehrere Jahre vorher sichergestellten Anschlusses in Bodenbach mittels Uebereinkunft vom 31. December 1850, R.-G.-Bl. Nr. 80 ex 1851. Neben den Bestimmungen über die baulichen Herstellungen und ihre Kosten, über die Betriebführung [insbesondere den Durchlauf der Wagen], die polizeiliche Pass- und Fremdenbehandlung, über die Postbeförderung im Anschlussverkehre, den internationalen Telegraphenverkehr und die Durchführung der beiderseitigen Zollamtshandlungen bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr an der österreichisch-sächsischen Zoll-Linie, enthält diese Uebereinkunft auch eine Reihe allgemeiner Bestimmungen, welche als die ältesten ihrer Art erwähnt zu werden verdienen, so vor Allem den Vorbehalt der vollen österreichischen Landeshoheit sammt der Ausübung der Justiz- und allgemeinen Polizeigewalt im Bereiche des von der sächsischen Staatsverwaltung mitbenutzten Bahnhofes in Bodenbach sowie der der Letztern zur ausschliessenden Benutzung überlassenen Bahnstrecke bis zur Landesgrenze.

Dem sächsischen Staate blieb lediglich die Führung strafgerichtlicher Untersuchungen gegen die auf österreichischem Gebiete verwendeten sächsischen Staatsangehörigen wegen der von ihnen, durch Verletzung ihrer Dienstpflichten verursachten Unglücksfälle und Beschädigungen, sowie wegen aller gegen den sächsischen Staat begangenen Verbrechen und Vergehen, ferner hinsichtlich der Civiljustiz die Abwicklung von Verlassenschafts-Abhandlungen und Concursen vorbehalten. Ausserdem verblieb dem sächsischen Staat die besondere bahn- und betriebspolizeiliche Aufsicht über sein Personal sowie die Dienst- und Disciplinargewalt, und sollten ihre Organe in dieser Richtung dieselben Befugnisse haben, welche die österreichischen Gesetze den inländischen Eisenbahnbetriebs-Verwaltungen einräumen. Die Bediensteten des einen Staates, einschliesslich der Finanz-, Zoll-, Polizeibeamten und der Gendarmerie sollten beim Uebergange in das andere Staatsgebiet den passpolizeilichen Vorschriften nicht unterworfen sein.

In Ansehung jener Baulichkeiten und Erhaltungsarbeiten, welche der sächsischen Regierung auf österreichischem Bereiche obliegen, wurde ihr die Ex-

propriations-Berechtigung in eben dem Masse, wie sie österreichischen Bahnunternehmern gesetzlich zukommt, eingeräumt. Für die zur Ausrüstung des Bahnhofes Bodenbach und der Strecke bis zur Landesgrenze sächsischerseits zu beschaffenden, wie nicht minder für alle zum Eisenbahnbetriebe nöthigen Gegenstände, dann für Uebersiedlungseffecten der auf österreichischem Gebiete stationirten Beamten sicherte Oesterreich Zollfreiheit zu. Zu erwähnen ist ferner, dass der Staatsvertrag bezüglich der Tarife eine Bestimmung enthält, wonach alle Tarifirungen, soweit es sich nicht um einen blossen Localverkehr handelt, unter gegenseitiger Vernehmung erfolgen sollen und dass dabei auf die möglichste gegenseitige Annäherung Bedacht genommen werden soll, obgleich eine völlige Gleichstellung der beiderseitigen Tarifsätze nicht verlangt werden kann.

Unter dem 21. Juni 1851, R.-G.-Bl. Nr. 31 ex 1852, wurde ein Staatsvertrag zwischen Oesterreich und Bayern wegen der Anschlüsse in Salzburg und Kufstein abgeschlossen, welchem die Bestimmungen der ersterwähnten Uebereinkunft als Vorbild gedient haben.

Von Interesse ist die Bestimmung dieses Vertrages, wonach festgesetzt wurde, dass für den eigentlichen regelmässigen Bahnbetrieb zwischen den beiderseitigen Staaten die Verwendung von Locomotiven mit Dampfkraft und mit Ausschluss der Pferdekraft stattfinden, hiedurch aber eine nach Befinden künftig vertragsmässig festzustellende Vereinbarung wegen Anwendung einer anderen physisch-mechanischen Kraft als der Dampfkraft keineswegs ausgeschlossen sein soll. Zu erwähnen ist ferner die Bestimmung, wonach zwischen den wichtigeren Stationen der österreichischen Staatseisenbahnen und der bayerischen Bahnen directe Fahrkarten und zwischen sämmtlichen Stationen der beiderseitigen Bahnen ein directer Güterverkehr eingeführt werden sollen. Auch findet sich in diesem Staatsvertrag die zum ersten Male in der Uebereinkunft mit Preussen wegen des Oderberger Anschlusses [1845] vorkommende Bestimmung, wonach zwischen den beiderseitigen Unterthanen weder in Ansehung der Beförderungspreise, noch hinsichtlich der Abfertigung ein Unterschied gemacht werden soll.

Eine Sonderbestimmung des Staatsvertrages mit Bayern geht dahin, dass der österreichischen Regierung die — bis zum Ausbau der Arlbergbahn häufig in Anspruch genommene — Berechtigung eingeräumt wurde, Militärtransporte von Salzburg nach Tirol über die bayerische Strecke mittels Sonderzügen gegen Entrichtung der bayerischerseits für Aerarialgüter bestehenden Tarife zu befördern.

Beachtenswerth sind die auf die Regelung des Eisenbahn-Verkehrs bezüglichen Bestimmungen des deutschen Zoll- und Handelsvertrages vom 18. Februar 1853. Die demselben beigetretenen Staaten verpflichteten sich dahin zu wirken, dass die Warenbeförderung auf Eisenbahnen durch Herstellung einer unmittelbaren Schienenverbindung zwischen den an einem Orte zusammentreffenden Bahnen und durch Ueberführung der Transportmittel von einer Bahn auf die andere möglichst erleichtert werde, andererseits aber Angehörige eines zollvereinten Staates und deren Güter hinsichtlich der Zeit, Art und Preise der Beförderung nicht ungünstiger als die eigenen Angehörigen zu behandeln, sowie insbesonders für die Durchfuhr nach oder aus dem Gebiete eines anderen Staates keine höheren als diejenigen Eisenbahn-Frachtsätze erheben zu lassen, welchen auf derselben Bahn die im eigenen Gebiete auf- und abgeladenen Güter verhältnismässig unterliegen.

Bemerkenswerth sind die Erleichterungen, zu welchen sich die betheiligten Staaten im erwähnten Zoll- und Handelsvertrage bezüglich des Zollverfahrens im Eisenbahn-Verkehre verpflichteten. Demnach sollten dort, wo an der Landesgrenze eine unmittelbare Schienenverbindung vorhanden ist und ein Uebergang von Transportmitteln stattfindet, Waren, welche in vorschriftmässig verschliessbaren Wagen eingehen und in denselben Wagen nach einem Orte des Innern befördert werden, an welchem sich ein zur Abfertigung befugtes Zoll- oder Steueramt befindet, von der Declaration, Abladung und Revision an der Grenze, sowie vom Collo-Verschlusse frei gelassen werden, inso-

ferne sie zum Eingang durch Uebergabe der Frachtbriefe und Ladungsverzeichnisse angemeldet sind. Ferner sollten Waren, welche in vorschriftsmässig verschliessbaren Eisenbahnwagen durch das Gebiet eines der contrahirenden Theile aus oder nach dem Gebiete des anderen ohne Umladung durchgeführt werden, von der Declaration, Abladung und Revision sowie vom Collo-Verschluss sowohl im Innern als an den Grenzen frei bleiben, insoferne sie zum Durchgange durch Uebergabe der Frachtbriefe und Ladungsverzeichnisse angemeldet, und von den Eisenbahn-Verwaltungen die zur Ermittlung und Erhebung der gebührenden Durchgangsabgaben erforderlichen Einrichtungen getroffen sind.

Weitere Staatsverträge, welche die Herstellung internationaler Eisenbahn-Anschlüsse zum Gegenstande haben, wurden in dieser Periode geschlossen: mit Sachsen unter dem 24. April 1853 und 1. März 1860 [Herstellung der Zittau-Reichenberger Eisenbahn], und unter dem 30. November 1864, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1865 [Anschluss der Voitersreuth-Egerer Eisenbahn an die böhmische Eisenbahnlinie], mit Bayern unter dem 21. April 1856, R.-G.-Bl. Nr. 100 [Anschluss in Passau], unter dem 20. September 1858, R.-G.-Bl. Nr. 236 [Anschluss bei Fürth], unter dem 17. Juni 1863, R.-G.-Bl. Nr. 71 [Anschluss von Hof über Asch nach Eger und von Eger nach Waldsassen] und unter dem 4. Juni 1867, R.-G.-Bl. Nr. 92 [Anschluss bei Neumarkt]. Ausserdem gehören hieher der Vertrag zwischen Oesterreich, Bayern und der Schweiz vom 5. August 1865, R.-G.-Bl. Nr. 138 [Anschluss in Lindau und St. Margarethen], und der Staatsvertrag mit Preussen vom 23. Februar 1861, R.-G.-Bl. Nr. 51 [Anschlüsse in Oświęcim und Dzieditz].

Aus dem Inhalte dieser Anschlussverträge sind einige besondere Begünstigungen zu erwähnen, welche die vertragschliessenden Staaten einander eingeräumt haben; dieselben beziehen sich, abgesehen von der Zollfreiheit für Bau- und Betriebsmaterialien, insbesondere auf Steuer- und Gebührenbefreiungen. In dem Vertrage mit Bayern vom 17. Juni 1863 ist beispielsweise festgesetzt, dass die österreichische Regierung für den unmittelbaren Gütertransit durch ihr Gebiet die Freiheit von allen Durchgangs-Abgaben aufrechterhalten werde; ferner bestimmt derselbe Vertrag, dass von den in Oesterreich gelegenen Theilstrecken der von Bayern zu bauenden Eisenbahnen mit Rücksicht auf deren geringe Ausdehnung und Unselbständigkeit, mit Ausnahme der Grundsteuer, keinerlei Steuern und Abgaben erhoben werden sollen, dass insbesondere die Bücher, Fahrkarten und Schriften der bayerischen Verwaltung, rücksichtlich jener Theilstrecken von der Stempel- und Gebührenentrichtung befreit bleiben sollen. Eine ähnliche Bestimmung enthält auch der Staatsvertrag mit Preussen vom 23. Februar 1861. Von Interesse ist auch die in letzteren Staatsvertrag aufgenommene Bestimmung, wonach Oesterreich den im Sinne des Staatsvertrages concessionirten Gesellschaften alle Erleichterungen zuwenden muss, welche auf Grund späterer Verordnungen für andere ohne Zinsgarantie des Staates unternommene Bahnen eingeräumt werden, und auch spätere gesetzliche Bestimmungen auf die in Rede stehenden Eisenbahnen nur Anwendung finden sollen, soweit sie mit dem Staatsvertrag und der Concession nicht in Widerspruch stehen.

Endlich sind zu erwähnen die einschlägigen Bestimmungen des Friedenstractats zwischen Oesterreich und Italien vom 3. October 1866, R.-G.-Bl. Nr. 116, dann des Handels- und Schiffahrts-Vertrages zwischen Oesterreich und Italien vom 23. April 1867, R.-G.-Bl. Nr. 108, sowie des Handels- und Zollvertrages zwischen Oesterreich und Preussen namens des Norddeutschen Bundes und süddeutscher Staaten vom 9. März 1868, R.-G.-Bl. Nr. 52. In diesen drei Verträgen sichern sich die vertragschliessenden Staaten übereinstimmend Erleichterungen hinsichtlich der Bahnanschlüsse zu. Die beiden zuletzt genannten Verträge enthalten überdies die bereits an einer früheren Stelle [vgl. S. 51] angeführte Bestimmung bezüglich der gleichartigen Behandlung der beiderseitigen Staatsangehörigen und deren Sendungen.

Dritte Periode. [1867—1880.]

Im Zusammenhange mit der grossartigen Entwicklung, welche das Eisenbahnwesen in Oesterreich seit dem Jahre 1867 unter dem Einflusse des wiedergekehrten Friedens nach Aussen und des Ausgleiches mit Ungarn nahm, war naturgemäss auch die gesetzgeberische Thätigkeit eine sehr umfassende, und bildet diese Periode wohl den fruchtbarsten Zeitabschnitt auf dem Gebiete der Fortbildung der Eisenbahn-Gesetzgebung.

1. Der Ausgleich mit Ungarn.

Die im Jahre 1867 erfolgte Aenderung des staatsrechtlichen Verhältnisses zu Ungarn bildet einen wichtigen Wendepunkt in der Entwicklung der österreichischen Eisenbahnen im Allgemeinen und ihrer Gesetzgebung im besonderen. Oesterreich und Ungarn gehen fortan, was die Eisenbahnen betrifft, ihre eigenen Wege, welche nur insoweit zusammenlaufen, als eben in dem 1867er Ausgleiche die Gemeinsamkeit des Eisenbahnwesens sichergestellt ist. Diese Gemeinsamkeit beschränkte sich darauf, dass nach Artikel VII des 1867er Zoll- und Handelsbündnisses [Gesetz vom 24. December 1867, R.-G.-Bl. Nr. 4 ex 1868] die bestehenden Eisenbahnen in beiden Ländergebieten nach gleichartigen Grundsätzen verwaltet und neu herzustellende Bahnen, insoweit es das Interesse des gegenseitigen Verkehres erheischt, nach gleichartigen Bau- und Betriebsnormen eingerichtet werden sollen; dass insbesonders die Betriebsordnung vom Jahre 1851 und das Betriebsreglement vom Jahre 1863 in beiden Ländergebieten unverändert beobachtet werden sollen, insolange sie nicht in gegenseitigem Einvernehmen und in einer für beide Theile gleichartigen Weise abgeändert sein werden.

Im Zusammenhang mit den ungarischen Ausgleichs-Gesetzen vom Jahre 1867 wurde zwischen den beiderseitigen Regierungen in Betreff der Regelung des Eisenbahnwesens ein provisorisches Uebereinkommen [Wien, 29. Juli, Ofen, 21. August 1868] getroffen.

Die wesentlichsten Bestimmungen desselben sind folgende:

a) Das staatliche Hoheitsrecht, die staatliche Oberaufsicht und alle Regierungshandlungen werden ausschliesslich von jener Regierung geübt, in deren Gebiet sich die Eisenbahn befindet, somit auch in Ansehung der Strecken der gemeinsamen Bahnen bis zur Landesgrenze. Massnahmen, welche die Geldkräfte oder den Credit gemeinsamer Eisenbahnen in höherem Masse in Anspruch nehmen, sind von jedem Fachministerium nur im Einvernehmen mit dem anderen zu treffen;

b) bei gemeinsamen Eisenbahnen ist für die Bahnabtheilung in jenem Staatsgebiete, in welchem sich der Sitz der Gesellschaft nicht befindet, auf Verlangen der betreffenden Regierung ein besonderes, mit den gehörigen Vollmachten ausgerüstetes Verwaltungsorgan [Betriebs-Direction oder Betriebs-Inspectorat] für den technischen und commerziellen Dienst aufzustellen;

c) bei Eisenbahnen, welche unter Ueberschreitung eines Staatsgebietes erbaut werden sollen, ist die Bau- und Betriebs-Concession gleichzeitig bei beiden Regierungen anzusuchen, welche in Ansehung der Concessions-Bedingungen, dann eventuell auch wegen der verfassungsmässigen Behandlung eine Vereinbarung zu treffen haben. Die Concessions-Urkunde wird für jedes Gebiet abgesondert ausgestellt, der Anschlusspunkt auf Grund einer technisch-militärischen Recognoscirung der projectirten Trace von den Fachministerien im Einvernehmen mit den berufenen anderen Ministerien festgestellt. Ueber die ertheilten Vorconcessionen machen sich die beiderseitigen Fachministerien Mittheilungen hinsichtlich jener Eisenbahnlinien, welche zur gemeinschaftlichen Landesgrenze oder derselben entlang geführt werden;

d) bei Eintritt des staatlichen Heimfallrechtes soll das unbewegliche Ver-

mögen der Eisenbahnen dem Staatsgebiete zufallen, in welchem dieses Eigenthum gelegen ist, das bewegliche Vermögen dagegen, wenn es nicht bereits inventarmässig getrennt ist, zwischen beiden Staatsgebieten im Verhältnisse des durchschnittlichen Brutto-Ertrages pro Meile in den letzten fünf Jahren getheilt werden;

e) mit Rücksicht auf die allseits anerkannte Nothwendigkeit einer Aenderung der Eisenbahnbetriebs-Ordnung soll zur gemeinschaftlichen Ausarbeitung geeigneter Entwürfe sobald als möglich geschritten werden;

f) beide Regierungen verpflichten sich, eine möglichste Ermässigung der Personen- und Frachtentarife im Interesse des Handels, der Industrie und Landwirthschaft anzubahnen sowie auf die Aufstellung einheitlicher Tarifbestimmungen hinzuwirken;

g) die Fahrpläne der gemeinsamen Eisenbahnen unterliegen der Genehmigung beider Aufsichtsbehörden; ergibt sich ein Anstand, so haben sich die Aufsichtsbehörden unter sich und mit der Eisenbahn-Unternehmung ins Einvernehmen zu setzen. Scheitert der Versuch, eine Einigung zu erzielen, so entscheiden die Fachministerien;

h) die Erhebungen über Bahnunfälle sollen von der Aufsichtsbehörde jenes Staatsgebietes gepflogen werden, auf welchem sich der Unfall ereignet hat, jedoch soll den mit der Untersuchung betrauten Organen gestattet sein, das beim Unfalle betheiligte und etwa innerhalb des anderen Staatsgebietes stationirte Personale an seinem jeweiligen Standorte jederzeit einzuvernehmen;

i) eine länger andauernde Abziehung der Fahrbetriebsmittel der Linien des einen Staatsgebietes zur Benützung auf jenen des anderen Staatsgebietes kann, insoferne selbe nicht in dem wechselseitigen Wagenbenützungs-Cartell begründet ist, nur mit Zustimmung der betreffenden Aufsichtsbehörde stattfinden;

k) beide Regierungen veranlassen die Bildung eines Eisenbahn-Verbandes zwischen sämmtlichen Eisenbahn-Unternehmungen beider Staatsgebiete.

2. *Die weitere Entwicklung der Eisenbahn-Gesetzgebung bis 1873.*

Zunächst sei aus dieser Periode das Haftpflicht-Gesetz vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, erwähnt, welches den Zweck verfolgte, Reisende und andere Personen im Falle von Verletzungen durch Eisenbahn-Unfälle bezüglich des vermögensrechtlichen Ersatzes wirksamer zu schützen. Anlässlich des furchtbaren Zusammenstosses, welcher sich am 20. August 1868 auf der Böhmischen Westbahn bei Hořowitz ereignet hatte, wurde in der Sitzung des Herrenhauses vom 14. November 1868 an die Regierung die Anfrage gerichtet, ob es in ihrer Absicht liege, einen Gesetzentwurf einzubringen, worin den Eisenbahn-Gesellschaften die Verpflichtung zur vollen Entschädigung für beschädigte Personen und Sachen umfassender und präciser auferlegt wird, als es nach den Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches der Fall ist und in welchem Gesetzentwurf überdies vorgesehen wird, dass derlei Entschädigungs-Processe möglichst rasch und mit geringen Kosten durchgeführt werden. Bereits in der Sitzung des Herrenhauses vom 18. December 1868 legte die Regierung einen Gesetzentwurf, betreffend die Haftung der Eisenbahn-Unternehmungen für die durch Ereignungen auf Eisenbahnen herbeigeführten Verletzungen und Tödtungen vor. In dem Motivenbericht wurde auf den Unterschied hingewiesen, welcher bis dahin in der österreichischen Gesetzgebung zwischen Sachenbeschädigungen einerseits und körperlichen Verletzungen oder Tödtungen von Menschen andererseits bestand. Mit Bezug auf die erste Kategorie sei nämlich die Bestimmung des bürgerlichen Gesetzbuches über die Entschädigungspflicht nicht mehr unverändert in Kraft, dieselbe habe vielmehr die wesentlichsten Modificationen, und zwar in einer entscheidenden Beziehung erfahren. Die Bestimmung des bürgerlichen Gesetzbuches gipfle darin, dass nur das Verschulden zu vertreten sei, und die Vermuthung immer gegen das Verschulden des Beschädigers spreche, so dass also dem Beschädigten die Verbindlich-

keit obliege, zu beweisen, dass der Schaden durch ein Verschulden eines Anderen herbeigeführt worden sei. Auf diesem Standpunkte stehe auch noch die Eisenbahnbetriebs-Ordnung vom Jahre 1851; sie sei aber wesentlich durch das Handelsgesetzbuch abgeändert worden, welches im wesentlichen folgende Bestimmungen enthalte:

»Die Unternehmung haftet nach Artikel 400 des Handelsgesetzbuches für alle Personen, deren sie sich beim Transport von Frachten bedient und hat ohne Rücksicht darauf, ob ein Verschulden unterlaufen ist oder nicht, für allen durch den Verlust oder Beschädigung entstandenen Schaden Ersatz zu leisten. Von dieser Ersatzpflicht kann sie sich nur durch den Nachweis befreien, dass alle nöthige Vorsicht beobachtet wurde und daher kein Verschulden vorliege; sie kann die Ersatzpflicht nach Artikel 395 des Handelsgesetzbuches nur dann abwenden, wenn sie nachweist, dass die Beschädigung nur durch höhere Gewalt oder durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes, namentlich durch inneren Verderb oder durch äusserlich nicht erkannte Mängel der Verpackung entstanden ist.«

Das Handelsgesetz gelte in Bezug auf Sachenbeschädigungen; dagegen sei es in Beziehung auf körperliche Beschädigungen oder Tödtungen, die bei dem Betriebe einer Eisenbahn-Unternehmung vorkommen, bei den Bestimmungen des bürgerlichen Gesetzbuches geblieben.

Der Schutz, den das allgemeine bürgerliche Gesetzbuch im Falle einer Verletzung durch einen Eisenbahn-Unfall dem Verletzten gewähre, sei aber durchaus unzureichend. Unzureichend, weil bei persönlichen Beschädigungen die Vermuthung gegen das Verschulden der Eisenbahn-Unternehmung spricht, daher dem Beschädigten die Verpflichtung, zur Nachweisung des Verschuldens der Eisenbahn-Unternehmung den Beweis zu führen obliegt, eine Verpflichtung, die für den Beschädigten einen wahren Beweisnothstand begründe. Dem sollte dadurch abgeholfen werden — und das wurde als das »Bedürfnis« und daher als »Ziel« des zu erlassenden Gesetzes erklärt — dass genau die entgegengesetzte Vermuthung statuirt, also ausgesprochen wird: »Die Vermuthung spricht stets dafür, dass die Beschädigung durch ein Verschulden der Unternehmung oder derjenigen Personen herbeigeführt wurde, deren sie sich beim Betriebe bedient und für welche sie daher einzutreten hat oder endlich durch ein Verschulden dritter Personen, insoferne dasselbe für die Unternehmung unabwendbar gewesen ist und nicht bei gehöriger Vorsicht der Unternehmung oder ihrer Organe hätte abgewendet werden können.«

Bei der Verhandlung im Herrenhause sprachen sich mehrere hervorragende Juristen, darunter Arndts und Unger, in der Hauptsache gegen das Gesetz aus, weil die Voraussetzung der Regierungsvorlage, als ob die Eisenbahnen für die unverletzte Ueberführung der Reisenden nicht ebenso wie für jene der Frachtgüter haften, unzutreffend sei, vielmehr auch nach österreichischem Rechte derjenige, welcher es vertragsweise übernimmt, eine Person an einen bestimmten Ort hinüberzuführen, also auch die Bahngesellschaft, welche einen Reisenden aufnimmt, vermöge dieses Vertrages ebenso wie nach dem preussischen Gesetze vom 3. November 1838 verpflichtet sei, für die unverletzte Ueberführung des Reisenden zu sorgen und zu haften. Dagegen wurde eingewendet, dass die Bestimmung des § 1298 des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches keineswegs eine unzweifelhafte sei und dass die Praxis zeige, dass man sie nicht immer in dem vorstehenden Sinne auffasse, so dass jedenfalls das Bedürfnis einer Erläuterung vorliege. Aber selbst wenn dies verneint würde, so würde der Fall, dass jemand, der keinen Transportvertrag mit der Bahngesellschaft abgeschlossen hat und in gar keinem Vertragsverhältnisse zu ihr steht und beschädigt wurde, unter die Bestimmung des § 1298 des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches in keinem Falle subsumirt werden können, und es erscheine daher das Gesetz keineswegs als überflüssig.

Nach dem Gesetze vom 5. März 1869 ist die Eisenbahn-Unternehmung für die durch Ereignungen im Verkehr einer mit Dampfkraft betriebenen Eisenbahn herbeigeführ-

ten körperlichen Verletzungen, Tödtungen haftungspflichtig, wenn sie nicht nachweisen kann, dass die Ereignung durch einen unabwendbaren Zufall [höhere Gewalt, vis major] oder durch eine unabwendbare Handlung einer dritten Person, deren Verschulden sie nicht zu vertreten hat oder durch Verschulden des Beschädigten verursacht wurde.

Eine von der Unternehmung im vorhinein angekündigte oder mit ihr vereinbarte Ablehnung oder Einschränkung dieser Haftpflicht wurde durch das Gesetz als rechtlich wirkungslos erklärt.

Klagen auf Grund des Haftpflicht-Gesetzes gehören nach Wahl des Klägers vor das Handelsgericht, in dessen Sprengel die Unternehmung ihren Sitz hat oder die Ereignung eingetreten ist. Ueber solche Klagen ist summarisch zu verfahren und können mehrere Kläger Ersatzansprüche, welche in derselben Ereignung ihren Grund haben, in derselben Klageschrift geltend machen.

Das Haftpflicht-Gesetz findet, wie vorhin erwähnt, nur auf mit Dampfkraft betriebene Eisenbahnen Anwendung, und wird es angesichts der ausserordentlichen Entwicklung, welche seither die mit Elektricität und anderen mechanischen Kräften [Pressluft, Gas etc.] betriebenen Eisenbahnen genommen haben, als eine immer fühlbarer werdende Lücke empfunden, dass das Haftpflicht-Gesetz nicht auch auf Ereignungen Anwendung findet, welche sich beim Betriebe derartiger Bahnen ereignen, ungeachtet der Betrieb der letzteren mit nicht geringeren Gefahren als der Dampfbetrieb verbunden ist.

Die Fassung des Haftpflicht-Gesetzes ist nicht als eine sonderlich glückliche zu bezeichnen, und war es insbesondere die Unklarheit des Ausdrucks »im Verkehre«, welche den Anlass oder, besser gesagt, den Anreiz zu zahlreichen Processen gab. Im Allgemeinen geht die neuere gerichtliche Praxis dahin, dass unter das Haftpflicht-Gesetz nicht nur Unfälle zu subsumiren seien, welche sich während der eigentlichen Beförderung der Personen- und Güterzüge von Station zu Station ereignen, sondern auch Unfälle, welche bei den mit der Zugbewegung unmittelbar und nothwendig in Verbindung stehenden Anlagen und Vorbereitungshandlungen durch Ausserachtlassung jener Vorsicht veranlasst werden, die bei Benutzung der Dampfkraft gefordert werden muss [z. B. Unfälle beim Verschieben von Wagen mit der Locomotive, Unfälle im Heizhause bei einer mit der Locomotivbedienung zusammenhängenden Verrichtung u. dgl.].

Unter dem 8. Mai 1869, R.-G.-Bl. Nr. 61, wurde ein Gesetz, betreffend die Bemessung, Vorschreibung und Einhebung der Erwerb- und Einkommensteuer von Eisenbahn-Unternehmungen erlassen. Dieses Gesetz verfolgte den Zweck, die Ungerechtigkeit zu beheben, welche darin lag, dass für alle Eisenbahn - Unternehmungen mit dem Sitze in Wien die Erwerbs- und Einkommensteuer in Wien bezahlt wurde, die Landesumlagen ohne Rücksicht auf die von der Bahn durchzogenen Länder lediglich dem Lande Niederösterreich und die Gemeindeumlagen der Gemeinde Wien zu Gute kamen.

Nach diesem Gesetze, welches mit der Einführung der neuen Steuergesetze vom 25. October 1896, R.-G.-Bl. Nr. 220, ausser Kraft getreten ist, hatte die Bemessung der Erwerbs- und Einkommensteuer durch die Steuerbehörde, in deren Amtsbereich der statutenmässige Standort der obersten Geschäftsleitung der Unternehmung lag, zu erfolgen. Die Vorschreibung erfolgte in der Weise, dass sie, wenn die Unternehmung sich nur auf das Land beschränkte, wo der statutenmässige Standort der obersten Geschäftsleitung sich befand, auch nur in diesem Lande vorgenommen wurde. Durchzog die Bahn mehrere Länder, so wurde unterschieden, ob sich die oberste Geschäftsleitung in einem der von der Bahn durchzogenen Länder befand oder nicht. Im ersteren Falle wurden 40% der Steuer in diesem Lande zur Vorschreibung gebracht und die restlichen 60% auf die übrigen Länder nach Massgabe der Länge der bezüglichen Bahnstrecken ertheilt. Befand sich die oberste Geschäftsleitung aber nicht in einem von der Bahn durchzogenen Lande, so wurden in diesem Lande 10%, die restlichen 90%

aber in den Ländern, welche die Bahn durchzog, ebenfalls wieder nach Verhältnis der Länge der betreffenden Bahnstrecken vorgeschrieben. Die Vorschreibung erfolgte in der Gemeinde, wo die Betriebsleitung sich befand.

Mit dem Gesetze vom 20. Mai 1869, R.-G.-Bl. Nr. 82, wurde der Versuch gemacht, durch Steuerbefreiungen für den Bau von neuen Eisenbahnen die Bauthätigkeit zu fördern. Dieses Gesetz ist aus der Initiative des Abgeordnetenhauses hervorgegangen. Als Zweck des diesfalls im Abgeordnetenhause gestellten Antrages wurde es bezeichnet, das für den Staatsschatz überaus schädliche System der Garantie zu beseitigen und den Versuch zu machen, Bahnen lediglich mit Bewilligung von Steuerfreiheiten ins Leben zu rufen und damit ein anderes mehr befriedigendes System der Concessionirung von Eisenbahnen zu inauguriren. Bereits vorher hatte die Regierung einen Gesetzentwurf eingebracht, welcher für sie die Ermächtigung enthielt, ohne weitere Zustimmung der gesetzgebenden Factoren, den Unternehmern neuer Eisenbahnen eine 30-jährige Steuerfreiheit zuzusichern. Diese Ermächtigung sollte nach dem Sinne des Gesetzes für alle Zeiten, d. i. bis zur ausdrücklichen Wiederaufhebung, zu gelten haben. Ferner war in dem Gesetzentwurfe der Regierung eine Zahl von Bahnen angeführt, welche noch die alten Begünstigungen der Staatsgarantie und Staatssubvention bei ihrem allfälligen Zustandekommen geniessen sollten. Diese beiden letzteren Bestimmungen, sowohl die Permanenz der gesetzlichen Bestimmungen als auch die Auswahl der zu bevorzugenden neuen Linien, stiessen auf so grossen Widerspruch in der Verhandlung über den Gesetzentwurf, dass sich die Regierung veranlasst sah, ihre Vorlage zurückzuziehen.

Das vom Abgeordnetenhause beschlossene Gesetz beschränkte im Gegensatz zu der zurückgezogenen Regierungsvorlage die Ermächtigung an die Regierung ausdrücklich auf die Zeit bis zum Zusammentritt des Reichsrathes und auf solche Eisenbahnlinien, für welche weder eine Staatsgarantie, noch die Betheiligung des Staatsschatzes an der Capitalsbeschaffung eintritt. Nach dem Gesetze vom 20. Mai 1869 durfte Bewerbern um Concessionen für den Bau neuer Linien, abgesehen von minder wesentlichen Stempel- und Gebührenbefreiungen, insbesondere die Befreiung von der Einkommensteuer und der Entrichtung der Coupon-Stempelgebühren sowie von jeder Steuer, welche durch künftige Gesetze eingeführt werden sollte, seitens der Regierung bis zur Dauer von 30 Jahren gewährt werden. Das Gesetz bestimmte zugleich, dass bei Verleihung von Concessionen, in welchen die Staatsverwaltung von der Ermächtigung zur Steuer- und Gebührenbefreiung Gebrauch macht, in Betreff der sonstigen Concessions-Bestimmungen [hier dachte man insbesondere an die Bestimmung über die Verpflichtungen der Eisenbahnen bezüglich der Post- und Militärbeförderung, des Telegraphenwesens sowie an die Tarifbestimmungen] auf die Anordnungen des Gesetzes vom 1. Juni 1868, betreffend die Concessionirung der Nordwestbahn, thunlichst Rücksicht zu nehmen sei.

Das in Rede stehende Gesetz erfüllte vollständig die in dasselbe gesetzten Erwartungen, indem auf Grundlage desselben während der kurzen Dauer seiner Giltigkeit die Concessionen für neun neue Eisenbahnlinien in einer Gesammtlänge von nahezu 60 Meilen ertheilt werden konnten. Infolge dieser günstigen Erfahrungen wurde das Gesetz vom 20. Mai 1869 unverändert, und zwar abermals für die Zeit bis zum Tage des nächsten Zusammentretens des Reichsrathes erneuert, und erfolgte die Verlautbarung des neuen Gesetzes unter dem 13. April 1870, R.-G.-Bl. Nr. 56. Eine nochmalige Erneuerung dieses Gesetzes fand nicht mehr statt.

Für die Sanitätsverhältnisse sehr wichtige polizeiliche Verfügungen enthält das Gesetz vom 29. Juni 1868, R.-G.-Bl. Nr. 118, betreffend die Hintanhaltung und Unterdrückung der Rinderpest mit der Ausführungs-Verordnung vom 7. August 1868; dieses Gesetz, und die zugehörige Verordnung behandeln die Massregeln, welche gegenüber verseuchten Gegenden anderer

Länder zu treffen sind, insbesondere die Grenzsperre, beziehungsweise die Bedingungen der Ein- und Durchfuhr aus anderen Ländern, wo die Rinderpest herrscht, die Beschränkungen und Vorsichten beim Transporte von Schlachtvieh und thierischen Rohproducten, das Verfahren bei vorschriftswidriger Einbringung von Transporten, die Vieh-Contumazen an den Grenzen, die Weiterbeförderung des aus den Contumaz-Anstalten austretenden Viehes, die gesetzliche Behandlung thierischer Rohproducte, wie auch die eventuellen Strafbestimmungen.

Erwähnung verdient der erste, im Jahre 1868 unternommene Versuch, eine Regelung des Tarifwesens auf den österreichischen Eisenbahnen herbeizuführen. Das sogenannte »Bürger-Ministerium» brachte am 6. Mai 1868 eine diesbezügliche Gesetzvorlage im Abgeordnetenhause ein. Bei der Einbringung dieses Gesetzentwurfes »in Betreff der Regelung des Tarifwesens und der Ueberwachung des Betriebes der Eisenbahn-Unternehmungen« legte der Finanzminister die Motive dar. Er sagte unter Anderem, dass man bei der Ertheilung von Concessionen der älteren Bahnen insbesondere das volkswirthschaftliche Element der Tariffrage sich nicht gegenwärtig gehalten habe. Man habe sich sozusagen nicht recht zum Bewusstsein gebracht, was man bei Verleihung einer Eisenbahn-Concession vergebe, und was man als Gegenleistung sich zu stipuliren, im Interesse der Gesammtheit, im Interesse der Industrie und des Verkehres zu fordern verpflichtet gewesen wäre. Es stehen daher im gegenwärtigen Momente Privatrechte dem unleugbaren Rechte der Gesammtheit — dem Rechte der Industrie, welche eine scharfe Concurrenz des Auslandes zu bestehen hat — gegenüber. In diesem Collisionsfalle glaube die Regierung, dass es Pflicht der Gesetzgebung sei, die unhaltbar gewordenen Bestimmungen der früheren Zeiten durch zeitgemässe neue zu ersetzen; sie gehe von der Ansicht aus, dass die Schaffung billiger Eisenbahn-Tarife ein grosses volkswirthschaftliches Princip in sich enthalte, dessen Durchführung der Gesammtheit zugute komme, daher auch erforderlichenfalls die nothwendigen Opfer mit Recht von der Gesammtheit, vom Staate getragen werden müssten. Sie habe daher in diesem Gesetzentwurfe auch das Princip der eventuellen Entschädigung der Bahnen aufgenommen.

Der vorgelegte Entwurf sprach in analoger Weise, wie Artikel 45 der Verfassung des norddeutschen Bundes, den Willen, den Auftrag der Gesetzgebung an die Regierung aus, dass das Tarifwesen in der Tendenz billiger Sätze, in der Tendenz einer richtigen, übereinstimmenden Classificirung der Waren revidirt und geregelt werde. Der Gesetzentwurf zeichnete zur Erreichung dieses Zweckes der Regierung den Weg der Verhandlung, der Anstrebung von Vereinbarungen vor, behielt aber für jene Fälle, wo eine Vereinbarung nicht gelingt, den Weg der Special-Gesetzgebung vor. Falls durch die Reform der Tarife das Einkommen einer Eisenbahn geschädigt würde, sollte nach den Grundsätzen des Civilrechtes eine angemessene Schadloshaltung aus Staatsmitteln erfolgen.

Der Gesetzentwurf, gegen welchen die grossen Bahnverwaltungen Schritte unternahmen, wurde von beiden Häusern angenommen. Das Herrenhaus nahm gegenüber den Beschlüssen des Abgeordnetenhauses einige Aenderungen vor, welche die Entschädigungs-Ansprüche der Eisenbahnen betrafen. Das Abgeordnetenhaus trat diesen Aenderungen bei. Der beschlossene Gesetzentwurf wurde Anfangs Juli 1868 der a. h. Sanction unterbreitet. Letztere ist jedoch nicht erfolgt, und erst sieben Jahre später hatte die Gesetzgebung Gelegenheit, sich mit der Tariffrage neuerlich zu befassen.

In das Jahr 1869 fällt das erste Landesgesetz in Eisenbahnsachen. Die ersten Anfänge einer Eisenbahn-Gesetzgebung der Länder sind zunächst auf einen ganz speciellen Gegenstand, und zwar auf die Regelung der Herstellung und Erhaltung von Eisenbahn-Zufahrtstrassen gerichtet. Veranlassung hiezu bot die Unklarheit, welche darüber herrschte, wen die Verpflichtung zur Herstellung und Erhaltung von Eisenbahn-Zufahrtstrassen treffe, und ob insbesondere die Eisenbahnen hiezu

herangezogen werden können. Die Eisenbahnen negirten auf Grund der damals bestandenen gesetzlichen Bestimmungen jedwede Verpflichtung, und gelangte speciell eine im Centralblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt, Jahrgang 1869, Nr. 43 und 45, von einem Fachmann veröffentlichte, durch einen Erlass des ungarischen Communications-Ministeriums, womit die Verpflichtung der Eisenbahnen zur Herstellung von Zufahrtstrassen ausgesprochen wurde, veranlasste Abhandlung zu folgenden Schlüssen:

»1. Die Bahnunternehmungen sind principiell gesetzlich verpflichtet, die Wagenaufstellungsplätze vor und auf den Stationen und die damit in Verbindung stehenden Auffahrten [Rampen] auf eigene Kosten herzustellen und zu erhalten sowie auch die dazu nöthige Grundarea zu erwerben; 2. ausserdem sind die Bahnunternehmungen als solche gesetzlich nicht verpflichtet, zu den Zufahrtstrassen, möge es sich um deren erste Herstellung oder folgende Instandsetzung und Erhaltung handeln, beizutragen, sofern nicht die Concessions-Urkunden die bezügliche ausdrückliche Verpflichtung enthalten; jedoch können sie 3. verhalten werden, als Mitglieder der betreffenden Gemeinde, des Bezirkes oder Landes gleich jedem anderen Steuerzahler nach Massgabe der zur allgemeinen Cinosur angenommenen Steuerleistung zu den Kosten zu concurriren, wozu es jedoch eines im verfassungsmässigen Wege zu Stande gekommenen, diese Concurrenz regelnden Gesetzes bedarf.«

Die Folge dieser unklaren Verhältnisse war, dass sich in Bezug auf die Tragung der Kosten der Zufahrtstrassen zahlreiche Streitigkeiten ergaben, welche vielfach die Fertigstellung der Zufahrtstrassen verzögerten.

Das erste Landesgesetz, welches die Tragung der Kosten der Herstellung und Erhaltung von Eisenbahn-Zufahrtstrassen regelte, war jenes für Steiermark vom 16. October 1869, L.-G.-Bl. Nr. 46, welches dem Standpunkte Rechnung trug, dass die Eisenbahnen im Allgemeinen als solche zur Tragung der Kosten der Zufahrtstrassen nicht verpflichtet seien. Nach diesem Gesetz erfolgt die erste Herstellung von Zufahrtstrassen zu Bahnhöfen und zu Aufnahmsstationen der Eisenbahnen, deren Standort behördlich festgestellt wurde, wenn nicht die betreffende Eisenbahn-Gesellschaft oder aber eine dritte physische oder moralische Person durch das Gesetz, durch die Bedingungen der Concessions-Ertheilung oder vertragsmässig hiezu verpflichtet ist, in der Regel durch die Concurrenz des Landes und der Bezirke in der Weise, dass das Land zwei Dritttheile der Kosten der ersten Herstellung, die Bezirke aber ein Dritttheil derselben tragen.

Die Bahngesellschaften erscheinen somit nur wie jedes andere Mitglied der Gemeinde, des Bezirkes, des Landes mittelbar, d. i. nach Massgabe der zur Cinosur angenommenen Steuerentrichtung concurrenzpflichtig.

Das Zustandekommen des steierischen Gesetzes veranlasste das Ministerium des Innern im Jahre 1870, an die Landeschefs der übrigen Kronländer die Aufforderung ergehen zu lassen, dahin zu wirken, dass ähnliche Gesetzentwürfe durch die Landesausschüsse ausgearbeitet und in der nächsten Landtagssession vorgelegt werden. Das nächste, auf ähnlicher Grundlage zu Stande gekommene Landesgesetz war jenes für Istrien vom 8. November 1871, L.-G.-Bl. Nr. 14. Diesem folgten die Landesgesetze für Salzburg [15. Mai 1872, L.-G.-Bl. Nr. 19], Oberösterreich [21. December 1872, L.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1873], Schlesien [19. Januar 1873, L.-G.-Bl. Nr. 12], Mähren [26. Januar 1873, L.-G.-Bl. Nr. 17], Vorarlberg [26. Januar 1873, L.-G.-Bl. Nr. 19], Tirol [11. Februar 1874, L.-G.-Bl. Nr. 14], Niederösterreich [24. April 1874, L.-G.-Bl. Nr. 24], Krain [2. März 1874, L.-G.-Bl. Nr. 10].

Bei allen diesen Gesetzen ist die Eisenbahn - Unternehmung bereits als concurrenzpflichtig erkannt.

Infolge der zunehmenden Bauthätigkeit erwiesen sich die für den Bau der Eisenbahnen bestehenden Vorschriften auch nach anderer Richtung als unzulänglich, und schritt deshalb die Regierung regelnd ein.

In dieser Richtung wurde zunächst die umfassende Ministerial-Verordnung vom 4. Februar 1871, R.-G.-Bl. Nr. 8, über den bei Verfassung und Behandlung der Projecte für Locomotiv-Eisenbahnen zu beobachtenden Vorgang erlassen. Veranlasst wurde dieselbe durch die Erfahrung, dass infolge der ungenügenden Bestimmungen des Concessions-Gesetzes hinsichtlich der Verfassung und Vorlage der zur Vornahme der einzelnen commissionellen Amtshandlungen sowie zur Erwirkung der Concession erforderlichen Bauprojecte ihr Umfang und ihre innere Einrichtung von der Willkür der Concessionswerber abhängig blieben und die Vorlagen oft so unvollständig waren, dass eine gründliche Beurtheilung Seitens der zur Entscheidung berufenen Staatsbehörden entweder überhaupt nicht, oder nur nach zeitraubenden Ergänzungen möglich war. Abgesehen davon hatte die Unvollständigkeit der den Revisions- und Begehungs-Commissionen vorliegenden Elaborate zahlreiche Beschwerden der Privat-Interessenten hervorgerufen, die in vielen Fällen zur Wiederaufnahme einer bereits durchgeführten Verhandlung Anlass gaben.

Weiter ist noch das Gesetz vom 29. März 1872, R.-G.-Bl. Nr. 39, zu erwähnen, welches den mit der zunehmenden Bauthätigkeit immer fühlbarer auftretenden Mängeln des Enteignungs-Verfahrens und insbesondere den Schwierigkeiten, mit welchen die Einweisung der Eisenbahnen in den Besitz der enteigneten Gründe verbunden war, zu steuern suchte, indem es festsetzte, dass nach Leistung oder Erlag des durch Schätzung zu ermittelnden Entschädigungsbetrages die in Vollstreckung des Enteignungs-Erkenntnisses erfolgende Einsetzung in den Besitz oder die Benützung des Gegenstandes der Enteignung weder durch Anfechtung der Schätzung im Instanzenzuge, noch durch Betreten des Processweges aufgehalten werden könne. Dieses Gesetz bildete den Vorläufer der umfassenden Regelung des Enteignungs-Verfahrens, welche mit dem Gesetz vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, erfolgte. Erwähnenswerth sind auch die mit Handelsministerial-Erlass vom 4. Juli 1870, Z. 9054, aufgestellten Normen über die Genehmigung von Detail-Projecten bei Pferdebahnen amerikanischen Systems. In Beziehung auf die Concessionirung verdient noch erwähnt zu werden, dass mittels a. h. Entschliessung vom 6. Juli 1872 der Handelsminister anlässlich der Ertheilung der Concession für die Locomotivbahn mit Zahnradbetrieb auf den Kahlenberg ermächtigt wurde, auch in Zukunft für ähnliche Bergbahn-Unternehmungen mit der Bewilligung zum Baue und Betriebe vorzugehen.*)

Durch Gesetz vom 14. März 1870, R.-G.-Bl. Nr. 33, wurde ausgesprochen, dass Prioritäts-Obligationen von Eisenbahnen in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern, wenn sie die Staatsgarantie für Verzinsung und Rückzahlung des Capitales geniessen, zur fruchtbringenden Anlage von Capitalien der Stiftungen der unter öffentlicher Aufsicht stehenden Anstalten, dann von Pupillar-, Fideicommiss- und Depositengeldern zum Börsencurse zu Dienst- und Geschäftscautionen verwendet werden können. Dieses Gesetz ging aus der Initiative des Herrenhauses hervor, und wurde dem diesfalls vom Herrenhause gefassten Beschluss seitens des Abgeordnetenhauses mit der Begründung zugestimmt, dass die Prioritäts-Obligationen der Eisenbahnen, wenn dieselben

*) Von sonstigen einschlägigen Vorschriften seien u. A. erwähnt die a. h. Entschliessung vom 26. Juni 1864, wonach über Ersatzansprüche gegen Eisenbahnen wegen des Schadens, der durch den Eisenbahnbau an öffentlichem oder Privatgute verursacht wurde, und wofür den Eisenbahnen nach § 10 lit. *b)* des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes die Haftung obliegt, die competenten Gerichtsbehörden zu entscheiden haben, ferner die Handelsministerial-Verordnung vom 8. Juli 1868, Z. 8858, betreffend die Bewilligung der Anlage von Pferdebahnen auf bestehenden Strassen im Sinne der a. h. Entschliessung vom 25. Februar 1859, dann die Handelsministerial-Erlässe vom 26. August 1862, Z. 4196, und vom 23. April 1868, Z. 9403, betreffend feuersichere Gebäudeherstellungen längs der Eisenbahnen, und die Verordnung des Ministeriums des Innern vom 21. October 1869, Z. 15.429, betreffend die Wahrung der öffentlichen und Privat-Interessen bei den Begehungs-Commissionen.

die Staatsgarantie für Verzinsung und Tilgung geniessen, mindestens dieselbe Sicherheit wie die Staatsobligationen bieten, indem nächst der Haftung des Staates noch der Werth der Eisenbahn und ihrer Betriebsmittel in Anschlag zu bringen sei, jedenfalls aber komme ihnen keine geringere Sicherheit als den Pfandbriefen der mit staatlicher Genehmigung errichteten Hypotheken-Anstalten zu.

Unter den Vorschriften, welche die Erhöhung der Verkehrssicherheit bezweckten, ist zunächst das auch auf Locomotivkessel anwendbare Gesetz vom 7. Juli 1871, R.-G.-Bl. Nr. 112, betreffend die Erprobung und periodische Untersuchung der Dampfkessel [hiezu die Durchführungs-Verordnung vom 1. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 130], zu erwähnen, welches als Bedingung für die Bedienung von Stabil- und Locomotivkesseln die Ablegung einer besonderen Prüfung vorschreibt. Zu erwähnen ist ferner die Ministerial-Verordnung vom 30. August 1870, R.-G.-Bl. Nr. 114, betreffend den Brückenbau und insbesondere die Erprobung der Brücken. Ganz besondere Beachtung verdient die Einführung einer einheitlichen Signalvorschrift auf sämmtlichen österreichischen und ungarischen Eisenbahnen [Handelsministerial-Verordnung vom 16. Juni 1872, Z. 14.180], welche am 1. Juli 1877 durch eine neue Signalordnung für die Eisenbahnen Oesterreichs und Ungarns ersetzt wurde.

Auf dem Gebiete des Transportdienstes ist die im Grunde des Artikels VIII des Gesetzes vom 24. December 1867, R.-G.-Bl. Nr. 4 ex 1868 [Regelung des Verhältnisses zu Ungarn], mit Verordnung des Handelsministeriums vom 1. Juli 1872, R.-G.-Bl. Nr. 90, erfolgte Hinausgabe eines Betriebsreglements zu erwähnen, welches übrigens bereits 1874 durch ein neues Betriebsreglement ersetzt wurde. [Verordnung des Handelsministeriums vom 1. Juni 1874, R.-G.-Bl. Nr. 75.]

Die Militärbeförderung auf Eisenbahnen wurde durch die auf Grund a. h. Genehmigung vom 30. November 1870 mit Circular-Verordnung des Reichs-Kriegsministeriums vom 1. Januar 1871 kundgemachte »Militärtransport-Ordnung für die Eisenbahnen Oesterreichs und Ungarns« geregelt.

Mit der Circular-Verordnung des Reichs-Kriegsministeriums vom 23. Juli 1870 wurden Feldeisenbahn-Abtheilungen errichtet, deren Zweck vornehmlich der Bau und die Zerstörung von Eisenbahnen im Kriegsfalle bildete.*)

Das Verhältnis der Eisenbahnen zum Militärwesen betrifft auch das Gesetz vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, womit ausgedienten Unterofficieren auch bei den vom Staate garantirten Eisenbahnen der Anspruch auf gewisse Dienstposten vorbehalten wurde.

3. Die Eisenbahn-Gesetzgebung seit der wirthschaftlichen Krise des Jahres 1873.

Prioritäten-Curatoren und Eisenbahnbücher. Die darauf bezüglichen Gesetze, welche zu den wichtigsten dieser Periode zählen, wurden durch die wirthschaftliche Krise des Jahres 1873 veranlasst. Als infolge dieser Krise ein Unternehmen nach dem anderen vom Schauplatze verschwand, wiegten sich die Besitzer von Schuldverschreibungen, welche der Schuld ein Pfand unterlegten [Pfandbriefe, Prioritäten], in der Hoffnung, ihre Rechte seien sichergestellt. Als aber hie und da die Zahlung von Zinsen ausblieb, da ging man der Sache auf den Grund und fand zweierlei: 1. dass die Gesammtschuld der Fundirung entbehrte, indem zwar von Verpfändung von Realitäten die Rede war, diesem Pfandrechte aber ein rechtlicher Schutz nicht zur Seite

*) Erwähnung mögen an dieser Stelle noch finden: Der Handelsministerial-Erlass vom 26. Januar 1862, Z. 116, betreffend Zulassung der Erhöhung der Maximalgeschwindigkeit vom 7 auf 11 Meilen pro Stunde bei Personenzügen, Erlass der General-Inspection vom 31. Juli 1872, Z. 826, betreffend Beigabe von Wagen III. Classe zu Arbeitszügen, der Handelsministerial-Erlass vom 12. April 1866, Z. 10.106, betreffend das Schliessen der Schranken, der Handelsministerial-Erlass vom 20. Juni 1869, Z. 3014, betreffend die Ablegung des Diensteides, der Erlass vom 18. December 1869, Z. 24.549, betreffend tragbare Rettungs-Apparate u. s. w.

stand, da die nach dem Gesetze erforderliche bücherliche Einverleibung mangelte; 2. dass der Inhaber einer Theilschuldverschreibung überhaupt für sich allein nicht berechtigt sei, sich executiv zahlhaft zu machen, sondern nur die Gesammtheit der Gläubigerschaft, die aber wieder durch kein legitimirtes Organ vertreten werden konnte. Der erstere Uebelstand erwies sich bei den Eisenbahnen noch schlimmer als bei anderen Unternehmungen, welche auf Realitäten Gelder nahmen, weil diese wenigstens ihren Besitzstand überhaupt bücherlich auszuweisen vermochten, während bei den Eisenbahnen jede Gewähr mangelte, indem die Eisenbahn-Grundstücke aus den bestehenden Grundbüchern ausgeschieden und gleich den öffentlichen Strassen behandelt, somit in kein öffentliches Buch eingetragen wurden.

Bereits im Jahre 1854 war von dem Bureau für Rechtssachen des Staatsschatzes zu Krakau, anlässlich der Einlösung der Krakauer Eisenbahn [späterhin Oestliche Staatsbahn] der Anstoss gegeben worden, sämmtliche zur östlichen Staatseisenbahn gehörigen unbeweglichen Objecte als einen Tabularkörper in die öffentlichen Bücher einzutragen. Obwohl diese Anregung vom Finanzministerium gebilligt und vom Handelsministerium in näherer Präcisirung dahin befürwortet wurde, dass für die zu den Staatseisenbahnen gehörigen unbeweglichen Objecte ein besonderes öffentliches Buch errichtet und überhaupt das diesfällige Rechtsverhältnis im Wege eines Gesetzes neu geregelt werden sollte, wurden die Verhandlungen hierüber im Jahre 1857 fallen gelassen, nachdem man den mit einer solchen Einrichtung verbundenen Aufwand an Arbeit und Kosten scheute und auch das praktische Bedürfnis für diese Einrichtung mehrfach bestritten wurde. Im Jahre 1868 kam die Frage im Abgeordnetenhause zur Sprache. Die Regierung anerkannte die volle Berechtigung des Gedankens der bücherlichen Sicherstellung der Forderungen der Prioritäten-Besitzer und sprach die Ueberzeugung aus, dass die principielle, praktische und effective Verwirklichung dieses Gedankens zwei neue Gesetze, nämlich eine neue Grundbuchs-Ordnung und ein allgemeines Eisenbahn-Gesetz voraussetze.

Wenn nun auch die Erwartung, dass die neue Grundbuchs-Ordnung eine Regelung jener wichtigen Frage herbeiführen werde, sich nicht erfüllte, so hatte doch die Discussion im Parlament die allgemeine Ueberzeugung von der Nothwendigkeit bücherlicher Ordnung des Eisenbahn-Besitzes so wirksam gefördert, dass das Abgeordnetenhaus im Jahre 1872 anlässlich der Berathung des Gesetzentwurfes über die salzburgische Gebirgsbahn in der Sitzung vom 1. März 1872 unter Anderem auf die Eisenbahn-Gesetzgebung bezüglichen Anträgen eine Resolution beschloss, durch welche die Regierung aufgefordert wurde, einen Gesetzentwurf, betreffend die Einrichtung von Eisenbahn-Grundbüchern zur verfassungsmässigen Genehmigung vorzulegen. Dieser Gesetzentwurf wurde am 21. Januar 1874 zugleich mit dem nahe verwandten Gesetzentwurfe, welcher eine Sicherung der Rechte der Besitzer von Theilschuldverschreibungen anstrebte, im Herrenhause eingebracht. Die bezüglichen Gesetze wurden unter dem 24. April, R.-G.-Bl. Nr. 49, und 19. Mai 1874, R.-G.-Bl. Nr. 70, verlautbart. Das erstere betrifft die gemeinsame Vertretung der Rechte der Besitzer von auf Inhaber lautenden, oder durch Indossament übertragbaren Theilschuldverschreibungen und die bücherliche Behandlung der für solche Theilschuldverschreibungen eingeräumten Hypothekarrechte [Curatoren-Gesetz]. Nach diesem Gesetze kann in allen Fällen vom Gerichte ein gemeinsamer Curator bestellt werden, in welchem es sich ergibt, dass die Rechte dieser Besitzer wegen des Mangels einer gemeinsamen Vertretung gefährdet, oder die Rechte eines anderen in ihrem Gange gehemmt würden.

Insbesondere ist hiebei des Concurses der Unternehmung gedacht. Die Bestellung des Curators kann von jedem Betheiligten und vom staatlichen Aufsichtsorgane begehrt werden. Der Name des Curators sowie der Anlass und Zweck der Bestellung ist durch ein Edict kundzumachen.

Der Curator hat dann Namens der Gesammtheit der Besitzer von Theilschuldverschreibungen im Sinne des Interesses derselben zu handeln. Dabei ist es jedem einzelnen Besitzer einer Theilschuldverschreibung unbenommen, von dem Curator über die die Rechte der Besitzer der Theilschuldverschreibungen betreffenden Thatsachen Auskünfte zu verlangen. Die landesfürstlichen Commissäre haben die Curatoren in ihrem Amte zu unterstützen. Die Eintragung des Pfandrechtes für die Besitzer von solchen Theilschuldverschreibungen hat auf Grund einer allgemeinen Pfandbestellungsurkunde zu geschehen. Mit dem Erwerbe einer Theilschuldverschreibung wird zugleich das Pfandrecht mit der aus der bücherlichen Eintragung für den Gesammtbetrag der Forderungen sich ergebenden Rangordnung erworben [I., II., III. Emission]. Die bücherliche Eintragung von einzelnen Theilschuldverschreibungen findet nicht statt. Die lastenfreie Abtrennung eines Theiles der für die Besitzer von Theilschuldverschreibungen bestellten Hypothek kann nur mit Zustimmung des Curators oder gegen Bestätigung des landesfürstlichen Commissärs, dass die Sicherheit der Theilschuldverschreibungen durch die Abtrennung nicht gefährdet werde, erfolgen. Die gänzliche oder theilweise Löschung des Pfandrechtes findet nach Massgabe des Nachweises über das gänzliche oder theilweise Erlöschen des Rechtes der Besitzer der Theilschuldverschreibungen durch Einlösung derselben statt. Auch hiezu genügt die Bestätigung des landesfürstlichen Commissärs.

Das Gesetz vom 24. April 1874 erwies sich nicht als völlig ausreichend in der praktischen Anwendung und ergab namentlich nach der Richtung Schwierigkeiten, dass der Curator sich mit der Mehrheit der Besitzer von Theilschuldverschreibungen im Widerspruch befinden konnte, ohne dass es ein Organ für die Correctur gab. Dieser Umstand führte zur Erlassung des Gesetzes vom 5. December 1877, R.-G.-Bl. Nr. 111, durch welches die directe Einvernahme der Besitzer der Theilschuldverschreibungen und das ständige Organ der Vertrauensmänner eingeführt wurden. Eine Einvernehmung und die Wahl von Vertrauensmännern hat immer einzutreten, wenn es sich um Rechtshandlungen handelt, die der curatelsbehördlichen Genehmigung bedürfen.

Das zweite obenerwähnte Gesetz vom 19. Mai 1874, bezieht sich auf die Anlegung von Eisenbahnbüchern und ist in gewisser Beziehung ebenfalls eine naturgemässe Ergänzung des Gesetzes vom 24. April 1874, R.-G.-Bl. Nr. 49. Hiemit wurde die Anlegung von Eisenbahnbüchern obligatorisch für alle Eisenbahnen eingeführt, zu deren Erbauung das Enteignungsrecht eingeräumt ist, soferne sie dem öffentlichen Verkehre dienen.

Das Eisenbahnbuch besteht aus den Eisenbahn-Einlagen und der Urkundensammlung. Die Eisenbahn-Einlagen umfassen als bücherliche Einheit nicht nur den ganzen, im Besitze der Unternehmung befindlichen, zur Herstellung und Instandhaltung der Bahn bestimmten oder zum Betriebe dienenden Grundbesitz, sondern auch das gesammte in deren Besitz befindliche Materiale, welches zum Baue oder zur Instandhaltung derselben erforderlich ist, sowie auch dasjenige Material, welches zum Betriebe der Bahn gehört. Darunter sind ebensowohl die Verbrauchsmaterialien, wie auch das gesammte Inventar und die fixen und beweglichen Bestandtheile der Betriebsführung zu verstehen.

Die Eisenbahn-Einlage besteht aus dem Bahnbestandblatte, dem Eigenthumsblatte und dem Lastenblatte.

Das Bahnbestandblatt zerfällt in zwei Abtheilungen. In der ersten Abtheilung sind die einzelnen Eisenbahn-Grundstücke, in der zweiten die mit dem Besitze der Bahn oder einzelner Eisenbahn-Grundstücke verbundenen dinglichen Rechte an fremden Grundstücken einzutragen.

Das Eigenthumsblatt hat Firma und Sitz der Unternehmung und die derselben auf die ganze bücherliche Einheit zustehenden Rechte, sowie die Beschränkungen dieser Rechte, insbesonders durch staatliche Einlösungs- oder Heimfallsrechte zu enthalten. [Hiebei verdient besonders erwähnt zu werden, dass in das Eisenbahnbuch nicht das Eigenthum der Gesellschaft an der Bahn, sondern

»die der Gesellschaft nach der Concession auf die ganze bücherliche Einheit zustehenden Rechte« eingetragen wurden.]

Das Lastenblatt zerfällt ebenfalls in zwei Abtheilungen. In die erste Abtheilung sind die Lasten einzutragen, welche die ganze bücherliche Einheit betreffen, in die zweite Abtheilung dagegen jene Lasten, die sich auf einzelne Eisenbahn-Grundstücke beziehen, sowie ferners die in Ansehung solcher Grundstücke dritten Personen aus dem getheilten Eigenthume oder Miteigenthume zustehenden Rechte.

Das Verfahren zum Zwecke der Anlegung der Eisenbahnbücher zerfällt in zwei, nach aussen hin kenntliche Abschnitte, nämlich in die Errichtung einer vorläufigen Einlage und in die Umwandlung der vorläufigen Einlage in eine definitive. Die Bildung vorläufiger Einlagen hatte im Zeitpunkte des Inkrafttretens des Eisenbahnbücher-Gesetzes den Zweck, die bücherliche Sicherstellung der Rechte, welche an den im Betriebe befindlichen Bahnen bestehen, thunlichst bald zu ermöglichen, und dient gegenwärtig dazu, eine Grundlage für die Erwerbung bücherlicher Rechte an den in Entstehung begriffenen Bahnen zu bieten.

Nach erfolgter Ermittlung der Eisenbahn-Grundstücke im Wege der behördlichen Erhebung erfolgt sodann die Umwandlung der vorläufigen Einlage in eine definitive. Die definitive Einlage stellt den Gesammtbesitz dar, welcher zur bücherlichen Einheit gehört.

Die Eintragung der einzelnen Grundstücke in die Eisenbahn-Einlage muss frei von Hypothekar- und anderen Lasten erfolgen, deren Realisirung zur zwangsweisen Veräusserung eines Eisenbahn-Grundstückes führen könnte. Prioritätsschulden sind auf die Einheit einer Einlage einzuverleiben, und darf die Ausgabe von Prioritäts-Obligationen nicht vor der Einverleibung des Pfandrechtes auf die zur Hypothek bestimmte, den Gegenstand einer Eisenbahn-Einlage bildende bücherliche Einheit erfolgen. Die Eisenbahnen, welche vor Wirksamkeit des Gesetzes vom 24. Mai 1874 Prioritäts-Obligationen ausgegeben hatten, wurden gehalten, das Pfandrecht für die Prioritätsschulden ebenfalls eintragen zu lassen.

Bezüglich der bei der Anlage neuer Eisenbahnen vorkommenden Veränderungen im Besitze ist ausserdem in den §§ 46—48 des Gesetzes vom 23. Mai 1883, R.-G.-Bl. Nr. 83, betreffend die Revision des Grundsteuer-Katasters wegen der Ordnung in den Grundbüchern und wegen der Evidenzhaltung des Katasters bei dem Umstande, als die vorzunehmenden umfangreichen Vermessungen eine rasche Procedur nicht zulassen, angeordnet, dass die Durchführung der Besitzveränderungen zunächst in provisorischer Weise vorgenommen werden solle.

Zu dem Ende sind über die, zu Eisenbahnzwecken in Besitz genommenen, bleibend eingelösten Parzellen, beziehungsweise Theile derselben, Theilungstabellen zu verfassen und von den betheiligten Grundbesitzern mitfertigen zu lassen. — Der Vermessungsbeamte hat auf dieser Grundlage den provisorischen Aenderungs-Ausweis zu verfassen und denselben dem Steueramte zur Berücksichtigung bei der Steuerrepartition zu übergeben. Der Vorläufer dieser gesetzlichen Bestimmung war die Verordnung vom 18. November 1874, R.-G.-Bl. Nr. 141, hervorgerufen durch die Beschwerden der Enteigneten, welche die Steuer auch für jene Theile ihres Grundbesitzes bis zur Beendigung der Abwicklung des Grundeinlösungs-Geschäftes bezahlen mussten.

Das Sequestrations-Gesetz vom 14. December 1877. Hatten mit den genannten Gesetzen die Privatgläubiger der Eisenbahn-Unternehmungen gesetzlichen Schutz ihrer Interessen gefunden, so war es nicht minder nothwendig geworden, bei jenen Unternehmungen, die den Staat auf Grund der Zinsengarantie übermässig in Anspruch nahmen, die Interessen der Staatsverwaltung in entschiedener Weise zu bethätigen, nachdem die Staatszuschüsse zu einer ausserordentlichen Höhe gediehen waren und es geboten schien, dem weiteren Anwachsen derselben vorzubeugen.

Die nach dem Handelsgesetzbuch der Staatsverwaltung zustehenden Rechte gegenüber einer Eisenbahn-Gesellschaft reichten hiezu nicht aus, daher eine weitergehende Ingerenz gesucht werden

musste. Dieses Mittel wurde in dem Gesetze vom 14. December 1877, R.-G.-Bl. Nr. 122, betreffend die garantirten Eisenbahnen, gefunden.

Das Gesetz räumt der Regierung das Recht zur Betriebsübernahme gegenüber garantirten Bahnen ein, denen die Regierung Vorschüsse zur Deckung von Betriebskosten-Abgängen gewährt oder welchen in den letzten fünf Jahren mehr als die Hälfte des jährlichen garantirten Reinertrages an Zuschuss geleistet worden war. [Bei Deckung des Betriebsdeficits steht der Regierung auch das Recht zur Uebertragung des Betriebes an eine andere Unternehmung zu.]

Dieses Recht sollte im ersteren Falle erlöschen, wenn die Nothwendigkeit, Vorschüsse zur Deckung von Betriebskosten-Abgängen zu leisten, durch drei aufeinander folgende Jahre nicht eingetreten ist, in letzterem Falle, wenn der Zuschuss durch drei Jahre unter das genannte Mass gesunken ist. Durch das Recht der Betriebsübernahme sollen — besonderen Verabredungen unbeschadet — die Rechte der Actien-Gesellschaft unberührt bleiben, namentlich die Verfügung über die Erträgnisse; zur Belastung des Capitalconto muss die Zustimmung der statutarischen Vertretung erfolgen; hiedurch bleibt die Betriebsverwaltung jedoch nicht gehindert, unaufschiebliche Massnahmen sofort zu treffen.

Schliesslich wurde der Regierung das Recht eingeräumt, beim Ankaufe garantirter Bahnen die Prioritäten zu übernehmen und für den Rest des Kaufschillings Eisenbahn-Schuldverschreibungen auszugeben.

Zur Rechtfertigung des staatlichen Vorbehaltes der Betriebsübernahme führte man hauptsächlich Zweckmässigkeitsgründe an. Was zunächst die an Betriebskosten-Abgängen laborirenden Bahnen anbelangt, so hatte sich die Regierung ihnen gegenüber auf den Standpunkt gestellt, dass ausser dem Falle einer besonderen gesetzlichen Zusicherung, wie solche beispielsweise durch das Gesetz vom 28. März 1875 zu Gunsten der Vorarlbergerbahn erfolgt ist, Betriebskosten-Abgänge nicht den garantirenden Staatsschatz treffen können, dass daher, wenn die Einnahmen einer garantirten Eisenbahn zur Deckung der Ausgaben nicht ausreichen, der Ausfall nicht von dem garantirenden Staatsschatze, sondern von den Actionären zu ihren Lasten speciell durch Abzüge von Actiencoupons zu tragen sei. Die von den betroffenen Bahnen vorgenommene Kürzung der Coupons oder doch die Gefahr einer solchen schädigten nicht allein die betreffenden Bahngesellschaften, sondern noch viel mehr den Credit des Staates, den man in der Oeffentlichkeit als zur Zahlung des Betriebsdeficits verpflichtet erachtete. So beschloss denn die Regierung, sich die Ermächtigung zur vorschussweisen Tragung der Betriebskosten-Abgänge gegen Vorbehalt der Uebernahme der betreffenden Bahn in den Staatsbetrieb ertheilen zu lassen. Den letzteren Vorbehalt begründete man kurz damit, dass sich die Nothwendigkeit einer entsprechenden Controle der Staatsgewalt über Bahnen ergebe, welchen der Staat solche Vorschüsse zukommen lasse; dass sich aber eine derartige Controle nur durch Uebernahme des Betriebes selbst erzielen lasse, dass ferner der Vorbehalt der Betriebsübernahme seitens des Staates einen Sporn für die Vermeidung von Betriebskosten-Abgängen bilde, also gewissermassen als Abschreckungsmittel wirken solle und werde.

Bezüglich der Betriebsübernahme von Bahnen, welche einen grossen Theil der garantirten Zuschüsse in Anspruch nehmen, wiesen die Motive zunächst darauf hin, dass solche Bahnen auf Kosten des Staatssäckels wirthschaften, dass sie gar kein oder doch nur ein sehr geringes Interesse daran haben, durch wirthschaftliche Gebarung den Ertrag zu erhöhen, indem die Hoffnung, mehr als den garantirten Reinertrag zu gewinnen, für sie in unabsehbare Ferne gerückt sei; ferner wurde in den Motiven betont, dass solche verschuldete Bahnen auch für die öffentliche Sicherheit sowie für eine zweckmässige und vertrauenswürdige Einrichtung des Betriebes keinerlei Bürgschaft zu leisten vermögen. Sodann wurden die Vortheile hervorgekehrt, welche sich aus dem Staatsbetriebe für die Handhabung der staatlichen Oberaufsicht, für die Wahrung der nationalen Interessen im Tarifwesen sowie in militärischer Beziehung ergeben;

endlich wurde auf die voraussichtlichen Ersparnisse hingewiesen, welche sich in der Administration beim Staatsbetriebe erzielen lassen werden.

Was die Rechtsfrage anbelangt, so wurde der gesetzliche Vorbehalt der Betriebsübernahme von früher concessionirten Bahnen, welche mit Garantie-Vorschüssen übermässig belastet sind, mehrseitig angefochten und als im Widerspruch mit dem concessionsmässig gewährleisteten Betriebsrecht stehend bezeichnet, ohne dass die Regierung die rechtlichen Bedenken vollständig zu entkräften vermochte.

Das Enteignungsgesetz. Eine andere Materie, bezüglich deren sich anlässlich der eingetretenen Ueberspeculation auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues die Unzulänglichkeit der gesetzlichen Vorschriften auf das empfindlichste fühlbar gemacht hatte, war das Enteignungswesen. Bereits im Jahre 1860 wurde infolge der Schwierigkeiten, welche sich dem Baue der Galizischen Carl Ludwig-Bahn bei dem Grunderwerbe in den Weg stellten, die Frage einer gründlichen und allgemeinen Reform der Gesetzgebung auf dem Gebiete des Enteignungsrechtes in Erwägung gezogen und hat das Ministerium für Handel und Volkswirthschaft mit Erlass vom 22. Januar 1862, Z. 5214, dem Verwaltungsrathe der Carl Ludwig-Bahn über seine diesfällige Eingabe eröffnet, dass infolge a. h. Entschliessung vom 11. Januar 1861 die Einleitungen getroffen wurden, ein neues Enteignungsgesetz im verfassungsmässigen Wege zu Stande zu bringen.

Die objective Prüfung der thatsächlichen Verhältnisse an der Hand der gesammelten Erfahrungen führte jedoch zu der Ueberzeugung aller betheiligten Centralstellen, dass ein unmittelbares Bedürfnis zur Regelung des Enteignungswesens zunächst nur in Ansehung der Enteignungen für Eisenbahnzwecke vorhanden sei.

Aber auch in dieser Beziehung konnte von der Nothwendigkeit einer Reform nur insoweit gesprochen werden, als es sich um Privateisenbahnen handelte, für welche das Enteignungs-Verfahren nach dem Eisenbahn-Concessions-Gesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, Anwendung zu finden hatte, da der Bau von Staatseisenbahnen mit Rücksicht auf die damals herrschende Richtung der Eisenbahn-Politik ausser Betracht gelassen werden konnte. Was ferner Tirol und Vorarlberg betrifft, so lag hier ein Bedürfnis zur Regelung des Enteignungswesens nicht vor, seit die für das Geltungsgebiet dieser Länder hinsichtlich der Grundeinlösung für Staats-Eisenbahnbauten erlassene Verordnung vom 8. December 1855, R.-G.-Bl. Nr. 213, durch die Verordnung vom 24. April 1859, R.-G.-Bl. Nr. 17, auch auf andere, für öffentliche Zwecke, mithin auch für Privat-Eisenbahnbauten vorzunehmende Grundeinlösungen Ausdehnung gefunden hatte.

Die von den Eisenbahn-Unternehmungen erhobenen Beschwerden richteten sich vorzugsweise gegen den formellen Theil des Enteignungs-Verfahrens, welchem grosse Schwerfälligkeit vorgeworfen wurde. Dieser Vorwurf galt besonders dem § 9, lit c des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes, welcher vor Allem die Frage offen liess, wann das Expropriations-Erkenntnis in Rechtskraft erwachse, sowie der analogen Anwendung der im Absatz 3 der Verordnung des Ministeriums des Innern vom 27. October 1858, R.-G.-Bl. Nr. 196, bestimmten Recursfrist von 60 Tagen auf Expropriations-Erkenntnisse zu Gunsten von Eisenbahnen.

Die Regierung hatte sich zwar veranlasst gefunden, die Recursfrist für die Anfechtung der Expropriations-Erkenntnisse wiederholt zu kürzen und schliesslich mit der Verordnung vom 27. August 1870, R.-G.-Bl. Nr. 113, auf 14 Tage herabzusetzen. Die Annahme, dass hiedurch der wesentlichste Grund zur Klageführung gegen das Enteignungs-Verfahren beseitigt sei, erwies sich jedoch als trügerisch. Die Unzufriedenheit bezüglich der gesetzlichen Grundlagen des Enteignungs-Verfahrens wuchs vielmehr in eben dem Masse, als sich das österreichische Eisenbahnnetz entwickelte.

Dazu gesellten sich schwere Recriminationen seitens der von der Grundeinlösung in Mitleidenschaft gezogenen Interessenten über Vergewaltigung durch die Eisenbahn-Unternehmungen bei Erwerbung des Grundes und Leistung der Entschädigung und insbesondere auch über den Umstand,

dass die Beschreitung des Rechtsweges gegen die Eisenbahn-Unternehmung bezüglich der Entschädigungsfrage unmöglich sei, nachdem letztere so rasch als möglich die thatsächlichen Grundlagen durch die sofortige Bauinangriffnahme beseitige. Andererseits wussten die Grundeigenthümer die Zwangslage der Eisenbahnen durch Stellung übertriebener Forderungen auszunützen. Die Regierung war bestrebt, zunächst die schreiendsten Uebelstände auf gesetzlichem Wege zu beseitigen. Diesen Bestrebungen verdankt das Gesetz vom 29. März 1872, R.-G.-Bl. Nr. 39 [Vgl. S. 60], seine Entstehung, welches den vorgeschriebenen Vergleichsversuch mit amtlichem Charakter ausstattete und weiterhin den Zweck verfolgte, der Eisenbahn-Unternehmung die rechtzeitige Inbesitznahme des Gegenstandes der Enteignung bei Vorliegen eines gerichtlichen Expropriations-Erkenntnisses oder eines gütlichen Uebereinkommens über die Abtretung zu sichern [Vgl. Verordg. v. 5. Sept. 1874, R.-G.-Bl. Nr. 119], sowie dem Enteigneten durch Einführung der Beweisaufnahme zum ewigen Gedächtnisse die Grundlagen zur Beschreitung des Rechtsweges zu wahren.

Die erwartete Beschleunigung der Expropriations-Voreinleitungen sowie eine Besserung des diesfälligen Zustandes überhaupt, wurde aber auch mit diesen Massregeln nicht erreicht.

Die Spannung war im Laufe der Jahre 1872 und 1873 auf den Höhepunkt gediehen, und es wurden Stimmen laut, welche verlangten, dass die Grundeinlösung für Eisenbahnzwecke von der Staatsverwaltung selbst besorgt werde. Die Regierung war nicht in der Lage, diesem Wunsche zu entsprechen. Dagegen sah sie sich veranlasst, die Enteignung für Eisenbahnzwecke einer umfassenden gesetzlichen Regelung zuzuführen.

Die von der Regierung eingebrachte, unter Berücksichtigung der reichen Erfahrungen auf dem Gebiete des Enteignungsverfahrens verfasste Gesetzesvorlage wurde mit vielfachen Abänderungen in den beiden Häusern des Reichsrathes angenommen und als Gesetz vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, verlautbart.

Mit diesem Gesetze war man insbesondere bestrebt, die Zweifel über das Subject und den Umfang der zu leistenden Entschädigung durch exemplificative Anführung der Fälle, in welchen regelmässig die Ausübung des Enteignungsrechtes zu Eisenbahnzwecken platzgreifen soll, durch präcise Unterscheidung, welchen Personen ein unmittelbarer und welchen ein mittelbarer Entschädigungsanspruch durch die Enteignung erwächst, endlich durch die Bezeichnung und Begrenzung der für die Entschädigung selbst massgebenden Momente zu beseitigen.

Das Enteignungsrecht kann unter Voraussetzung der Anerkennung der Gemeinnützigkeit des Eisenbahn-Unternehmens zu einer dauernden oder vorübergehenden Enteignung insoweit in Anspruch genommen werden, als es die Herstellung der Bahn, der Bahnhöfe, der für den Betrieb nöthigen Gebäude und Anlagen zur Unterbringung des beim Bau zu entfernenden Erdmaterials und Schuttes, endlich zur Gewinnung von Schüttungs-, Rohstein- und Schottermateriales erforderlich ist. Das Enteignungsrecht umfasst das Recht auf Abtretung von Grundstücken, Ueberlassung von Quellen und anderen Privatwässern, Einräumung von Servituten und anderen dinglichen Rechten an unbeweglichen Sachen, Duldung von Vorkehrungen, welche die Ausübung des Eigenthumsrechtes oder eines anderen dinglichen Rechtes einschränken.

Die Eisenbahn-Unternehmung ist verpflichtet, dem Enteigneten für alle durch die Enteignung verursachten vermögensrechtlichen Nachtheile, Entschädigung zur Bewirkung der dem § 365 a. b. G.-B. entsprechenden Schadloshaltung zu leisten.

Als Enteigneter ist derjenige anzusehen, welchem der Gegenstand gehört, oder welchem an dem letzteren ein mit dem Eigenthume eines anderen Gegenstandes verbundenes dingliches Recht zusteht.

Bei Ermittlung der Entschädigung ist auch auf Nachtheile Rücksicht zu nehmen, welche Nutzungsberechtigte, Gebrauchsberechtigte, Bestandnehmer durch die Enteignung erleiden.

Wird nur ein Theil eines Grundbesitzes enteignet, so ist bei der Ermittlung der Entschädigung ausser dem Werth des

abzutretenden Grundes auch die Verminderung des Werthes, welche der zurückbleibende Theil des Grundbesitzes erleidet, zu berücksichtigen.

Anlangend das Verfahren, wurden zwei Momente desselben strenge von einander getrennt, deren bisherige Verquickung zu unleidlichen und im Interesse der Sache höchst bedauerlichen Complicationen geführt hatte, nämlich die dem öffentlichen Rechte angehörige und naturgemäss in die Competenz der Verwaltungsbehörden fallende Feststellung des Gegenstandes der Enteignung, und die infolge ihres privatrechtlichen Charakters der Competenz der Gerichtsbehörden unterliegende Entschädigungsfrage.

Die Erhebung der für die Enteignung massgebenden Verhältnisse sollte künftig gleichzeitig mit der politischen Begehung erfolgen. Die durch den § 4 des Gesetzes vom 29. März 1872, R.-G.-Bl. Nr. 39, geregelte Intervention der Administrativ-Behörden beim Vergleichsversuche wurde auf die Erzielung einer Einigung zwischen den Parteien bezüglich der Abtretung selbst beschränkt, und wurde den Interessenten die ihnen nach dem früheren Verfahren nicht zugestandene Möglichkeit geboten, sich über den Umfang und die Tragweite der an sie herantretenden Forderungen rechtzeitig vorher ein vollständiges Urtheil zu bilden. In Ansehung der gerichtlichen Schätzung wurden Bestimmungen getroffen, um die Vertrauenswürdigkeit dieser Amtshandlung zu erhöhen, und wurde dieselbe als die regelmässige Form der Werthermittlung bezeichnet. Das Rechtsmittel der Beweisaufnahme zum ewigen Gedächtnisse wurde auf ein zweckentsprechendes Mass beschränkt, die Verpflichtung der Eisenbahn-Unternehmungen zur Leistung der Entschädigungen vor dem Vollzuge der Enteignung klargestellt, und wurden Bestimmungen in Betreff der Perfection der Enteignung und der Rechtsfolgen bei Nichtvollzug einer solchen binnen einer bestimmten Frist getroffen. Schliesslich wurde der bisher festgehaltene Unterschied zwischen Staats- und Privatbahnen bezüglich der Anwendung des Enteignungsrechtes beseitigt und kommt die Verleihung des Enteignungsrechts auch Schleppbahnen und Tramways zu, sofern deren Gemeinnützigkeit staatlich anerkannt ist.

D i e P r o j e c t v e r f a s s u n g. Auch der Vorgang bei der Projectaufstellung und Genehmigung vor dem Baue und der Concessions - Ertheilung erschien reformbedürftig. Die Unzulänglichkeit der Bestimmung des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes über die Projectverfassung [vgl. Seite 60] hatte die Verordnung vom 4. Februar 1871 veranlasst,*) welche verfügte, dass vor der Concessions-Ertheilung ein sogenanntes Vorproject in dem Falle aufzustellen sei, wenn die Frist zur Bewilligung der Vornahme der technischen Vorarbeiten abgelaufen ist, um den Stand der Vorarbeiten zu ersehen und daraus entnehmen zu können, ob die Verlängerung der Frist berechtigt sei, dass ferner ein General-Project, welches eine vollkommene Uebersicht über das geplante Unternehmen in technischer und öconomischer Beziehung gewähren sollte, in Vorlage gebracht werden müsse. Dieses Project war der technisch-militärischen Revision zu unterziehen, deren Aufgabe es war, zu erheben, ob die Trace vom allgemein wirthschaftlichen und vom militärischen Standpunkte richtig gewählt wäre, beziehungsweise welche Modificationen vorzunehmen seien, um allen berechtigten Interessen zu entsprechen. Nach der Commission sollte die Festsetzung der Trace und der technischen Bedingungen für die Concessions-Ertheilung erfolgen.

Darnach war in der Regel die Zahl und Lage der Stationen — worüber, sowie über die Zufahrtstrassen, bei der ersten technisch-militärischen Revision ebenfalls nur im Allgemeinen zu verhandeln war — festzustellen und dann das Detail-Project auszuarbeiten.

Dieses war sowohl von der General-Inspection zu prüfen, als auch der politischen Begehung zu unterziehen, welche zur Aufgabe hatte, zu untersuchen, ob den berechtigten Ansprüchen der Interessenten Rechnung getragen sei,

*) Der Inhalt dieser Verordnung wird wegen des Zusammenhanges mit der Verordnung vom 25. Januar 1879 erst an dieser Stelle des näheren behandelt.

respective wie denselben Rechnung getragen werden könne, und ob den einschlägigen gesetzlichen Vorschriften entsprochen worden sei oder nicht [Forst-, Berg-, Wasserrecht]. Erst nach Abhaltung dieser Commission konnte der Bauconsens ertheilt werden, in welchem die nach dem Commissions-Ergebnisse nothwendig erscheinenden Bedingungen aufgenommen wurden.

Nach Vollendung der Bahn waren die Ausführungspläne behufs Vornahme der technisch-polizeilichen Prüfung und der Brückenproben, welche der Ertheilung des Benützungs-Consenses voranzugehen hatten, vorzulegen. Diese beiden letzten commissionellen Prüfungen hatten die Untersuchung zum Zwecke, ob die Bahn vollkommen betriebsfähig hergestellt sei.

Der Hauptübelstand, der sich bald nach dem Inslebentreten dieser Verordnung zeigte, war der, dass die Interessenten sehr spät [erst bei der Commission] in die Kenntnis des Projectes kamen, dass sehr wichtige und einschneidende Fragen [so die Verlegung von Wegen und Wasserläufen] gar nicht oder nur oberflächlich und einseitig in Betracht gezogen wurden und dass dann seitens der technischen Organe der Bauunternehmungen sowie der Behörden den Einwendungen der Interessenten, welche sachgemäss hätten gewürdigt werden sollen, nicht das verdiente Gewicht beigelegt wurde und mit Rücksicht auf die Hast auch nicht beigelegt werden konnte [die Katastrophen der Jahre 1873—1874, die in Böhmen und Niederösterreich durch Wolkenbrüche hervorgerufen wurden, gaben Zeugnis davon].

Die Stimmen aus den Kreisen der Bevölkerung drängten auf die entsprechende Reform. Der Anlass hiezu fand sich, als das Enteignungsgesetz in Kraft trat, welches ohnehin einen sehr weitgehenden Einfluss auf die Projectaufstellung und das Commissionswesen übte. Es wurde die Verordnung vom 26. Januar 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, erlassen, welche die Verfassung der auf Eisenbahnen bezüglichen Projecte und die damit zusammenhängenden Amtshandlungen zum Gegenstande hatte. Die wichtigsten Reformen bestehen im Wesentlichen darin, dass vor der politischen Begehung die Auflage der Generalkarte, des Generallängen-Profiles und des technischen Berichtes zu Jedermanns Einsicht zu erfolgen hat, um die Interessenten in den Stand zu versetzen, sich von der Lage der Bahn im Allgemeinen und im Verhältnisse zu den bestehenden Wegen und Wasserläufen sowie zu den von der Bahn durchzogenen Grundstücken Kenntnis zu verschaffen. Dies führte schon den indirecten grossen Vortheil herbei, dass die Eisenbahn-Unternehmungen, um späteren Recriminationen vorzubeugen, bereits vor Aufstellung des Projectes mit den Interessenten das Einvernehmen zu pflegen sich veranlasst sahen. Im Interesse der Beschleunigung des Verfahrens wurde eine wesentliche Vereinfachung bezüglich der Ertheilung des Bauconsenses getroffen. Der formelle Ausspruch desselben entfällt, wenn das Project vom Handelsministerium principiell genehmigt worden ist und bei der politischen Begehung kein Anstand sich ergibt, über welchen eine ministerielle Entscheidung erfolgen müsste. Eine vollständige Aenderung trat auf dem Gebiete der feuersicheren Herstellungen ein, indem mit den bisherigen Normen gebrochen und der Feuerrayon durch ein 10 *m* über der Schienenoberkante hinlaufendes, fictives Dach bezeichnet wurde [First 30 *m* beiderseits der Bahn]; eine weitere Neuerung war die Einführung einer vorschriftsmässigen Collaudirung mit Verschärfung bei den garantirten Bahnen.

Der Versuch einer gesetzlichen Regelung des Tarifwesens. Auch auf dem Gebiete des Eisenbahn-Tarifwesens hatte die Privatwirthschaft Uebelstände gezeigt, denen die Regierung schon in den früheren Perioden — allerdings erfolglos — entgegenzutreten versucht hatte.

Das Bedürfnis nach Abhilfe wurde immer lebhafter und brachte bei dem Handelsministerium im Jahre 1875 den Entschluss zur Reife, durch ein einheitliches Gesetz Ordnung und Gleichmässigkeit in die Eisenbahn-Tarifverhältnisse zu bringen.

Mit dem 1. Januar 1876 sollte die neue Mass- und Gewichtsordnung in Oesterreich-Ungarn ausschliesslich in

Wirksamkeit treten, und da aus diesem Anlasse ohnehin die Erstellung neuer, dem Metersystem angepasster Tarifeinheitssätze nothwendigerweise erfolgen musste, so wollte die Regierung diese Gelegenheit benützen, um eine Tarifreform zur Durchführung zu bringen, und legte am 17. December 1875 dem Abgeordnetenhause einen Gesetzentwurf vor, »betreffend die Maximaltarife für den Personen- und Sachentransport auf den Eisenbahnen«, welcher die schreiendsten Uebelstände beseitigen sollte. In dem Motivenberichte zu dieser Gesetzesvorlage wurde darauf hingewiesen, dass, »wenn sich auch auf der Mehrzahl der österreichischen Bahnen in den letzten Jahren scheinbar ein gleichartiges Güter-Tarifsystem herausgebildet hatte, die Tarife der einzelnen Bahnen doch in den Details der Warenclassification und der Nebenbestimmungen zahlreiche Abweichungen enthalten, welche das Tarifwesen compliciren und dahin führen, dass es nicht nur den Parteien schon sehr schwer geworden ist, sich in den Tarifen zurechtzufinden, sondern dass auch bei den Bahnbediensteten selbst nicht auf alle Fälle mehr die wünschenswerthe Kenntnis derselben sicher vorausgesetzt werden kann. Eine weitere für den Verkehr höchst nachtheilige Folge der Verschiedenheit der Tarifsysteme war auch die, dass hiedurch die Erstellung der Tarife zwischen einzelnen Bahnen selbst im internen Verkehre ungemein erschwert, mitunter auch ganz unmöglich gemacht wurde. Die Bestrebungen der Regierung mussten daher in erster Linie auf die Einführung eines einheitlichen Güter-Tarifsystems mit gleicher Warenclassification und gleichen Nebenbestimmungen für sämmtliche österreichische Eisenbahnen ohne Ausnahme und hiebei auf möglichste Vereinfachung des Tarifwesens gerichtet werden.

Der vorgelegte Entwurf machte verschiedene Wandlungen durch. Er wurde in zwei Theile getheilt, von welchen der eine sich auf die Regelung des Tarifwesens im Personenverkehre, der andere auf jene im Güterverkehre bezog. Nur der erstere dieser Entwürfe trat ins Leben, und zwar als »Gesetz vom 15. Juli 1877, R.-G.-Bl. Nr. 7, betreffend die Maximaltarife für die Personenbeförderung auf den Eisenbahnen«.

Der Gesetzentwurf, betreffend einige Bestimmungen für den Frachtverkehr auf den Eisenbahnen, blieb unerledigt, und dürfte wohl aus dem Grunde nicht Gesetz geworden sein, weil in einem wesentlichen Punkte keine Uebereinstimmung zwischen den Beschlüssen der beiden Häuser herbeigeführt werden konnte. Es war dies die Zulassung von Ausnahmen rücksichtlich des in den Gesetzentwurf aufgenommenen Grundsatzes, dass Tarifanomalien unzulässig seien und demnach auf einer und derselben Bahn in derselben Verkehrsrichtung und unter den gleichen Bedingungen die Gesammt-Transportkosten für eine näher gelegene Station nicht höher als für eine entferntere Station sein dürfen.

Das bereits erwähnte Gesetz vom 15. Juli 1877, R.-G.-Bl. Nr. 64, setzte Maximaltarife für den Personenverkehr und zwar I. Classe 5 kr., II. Classe 3·6, III. Classe 2·4 kr. pro Person und Kilometer in Silber fest, bei Schnellzügen dürfen diese Sätze um 20% erhöht werden, woferne die Züge nicht blos Wagen I. Classe führen und die Durchschnittsgeschwindigkeit auf Strecken mit Steigungen bis 15‰ mindestens 37 *km* und auf Strecken mit Steigungen von 15 bis ausschliesslich 24‰ mindestens 24 *km* pro Zeitstunde beträgt; für gemischte Züge sind obige Tarife um 20% zu ermässigen. Sollte sich das Bedürfnis nach weitergehenden Ermässigungen herausstellen und sollten die Bahnen nicht in der Lage sein, entsprechende Erleichterungen in der dritten Wagenclasse zu gewähren, so sind die Eisenbahnen nach dem genannten Gesetze gehalten, über Aufforderung des Handelsministers eine IV. Classe zum Tarifsatz von 1·5 kr. in Silber pro Person und Kilometer zu führen. Das Gesetz bestimmt ferner, dass auf Eisenbahnen, welche die Staatsgarantie in Anspruch nehmen, Freikarten, welche nicht nur für einzelne Fahrten gelten, nur mit Genehmigung des Handelsministers gewährt werden dürfen. Die Tarifsätze für die mit dem Personen-Transporte zusammenhängende Beförde-

rung von Gepäck, Fahrzeugen und lebenden Thieren sowie sämmtliche Nebenbestimmungen für die Beförderung von Personen, sind durch den Handelsminister nach einheitlichen Grundsätzen festzustellen. Für jede ganze Karte wird ein Freigewicht von 25 *kg* und für jede halbe Karte ein solches von 12 *kg* festgesetzt. Auf Bahnen mit Steigungen von 15‰ und darüber darf ein virtueller Zuschlag von 50% der betreffenden Strecke bei Berechnung der Tarifgebühren eingerechnet werden. Die Eisenbahnen haben alle neuen Tarife sowie Tarifänderungen mindestens 14 Tage vor ihren Inkrafttreten kundzumachen.

Das Gesetz vom 15. Juli 1877 wurde anlässlich der Einführung des Zonentarifs auf den Staatsbahnen durch Gesetz vom 25. Mai 1890, R.-G.-Bl. Nr. 89, dahin abgeändert, dass die Regierung ermächtigt wurde:

1. in jenen einzelnen, am Anfange einiger Zonen vorkommenden Relationen, in welchen die neuen Tarifsätze höher sind als die durch obiges Gesetz bestimmten Maximaltarifsätze, diese letzteren dementsprechend zu überschreiten;

2. den bei Schnellzügen einzuhebenden Zuschlag von 20 auf höchstens 50% der neuen Personenzugspreise zu erhöhen;

3. von der Tarifermässigung für gemischte Züge abzusehen;

4. das Freigewicht für die Beförderung von Reisegepäck aufzulassen und für die Beförderung von Reisegepäck die Einheitstaxe von höchstens 2 kr. ö. W. für je 10 *kg* und 1 *km* zur Einhebung zu bringen.

Unter Einem wurde die Regierung ermächtigt, jenen Privatbahnen, welche die bezüglich ihrer Hauptlinie einzuhebenden Personentarife mindestens annäherungsweise auf des Ausmass des Kreuzer-Zonentarifs der Staatsbahnen herabsetzen, ebenfalls die vorbezeichneten Abweichungen von den Bestimmungen des Gesetzes vom Jahre 1877 zu gestatten. Jene Privatbahnen, welche sich concessionsmässig einer gesetzlichen Regelung der Tarife zu unterwerfen haben, wurden durch das Gesetz verpflichtet, von einem Seitens der Regierung zu bestimmenden Zeitpunkte an, die Staatsbahn-Tarife einzuführen. Mit den übrigen Privateisenbahn-Unternehmungen, welche Hauptbahnen betreiben, sollte der Handelsminister wegen einer gleichmässigen Regelung der Personentarife in Unterhandlung treten.

Die Regelung des Refactiewesens. In dieser Periode fand noch eine weitere, das Tarifwesen betreffende Frage, nämlich die Einschränkung der Refactien ihre Lösung.

Das Handelsministerium suchte schon mit Erlass vom 10. Mai 1875, Zahl 11.626, gegen die Missbräuche des Refactiewesens einzuwirken; es musste sich aber dabei auf die Bahnen beschränken, welche eine Staatsgarantie genossen, da es den meisten anderen Eisenbahnen gegenüber an einer gesetzlichen Handhabe hiezu fehlte.

Da kam der Abschluss des Handelsvertrages zwischen Oesterreich-Ungarn und dem Deutschen Reiche vom 15. December 1878, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1879, in dessen Artikel 15 sich die beiden vertragschliessenden Reiche verpflichteten, »die Anwendung nicht publicirter Tarife auf den Eisenbahnen zu untersagen«; zugleich wurde in diesem Vertrage bestimmt, dass »die publicirten Tarifsätze überall und für Jedermann unter Ausschluss von nicht veröffentlichten Rückvergütungen [Rabatten, Refactien u. dgl.] gleichmässig in Anwendung zu bringen sind«. Mit diesem Handelsvertrage war dem damaligen Handelsminister die rechtliche Grundlage geboten, für alle Eisenbahnen Oesterreichs das Refactiewesen regelnde Bestimmungen zu erlassen und die ausnahmslose Veröffentlichung aller Refactien anzuordnen. In Durchführung der Bestimmungen des erwähnten Handelsvertrages erliess der Handelsminister unter Verallgemeinerung des Grundsatzes der Oeffentlichkeit der Tarife auf den gesammten internen und internationalen Eisenbahn-Verkehr Oesterreichs, die Verordnung vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38. In dieser Ministerial-Verordnung wird allen Eisenbahnen die unbedingte Veröffentlichung aller Tarifermässigungen, Refactien u. s. w. [jene zu öffentlichen und Wohlthätigkeitszwecken ausgenommen] vorgeschrieben.

Die Couponsprocesse. Convertirung der Prioritäts-Obligationen. Der Handelsvertrag zwischen Oesterreich-Ungarn und Deutschland vom 15. December 1878 war nicht blos durch die bedungene Gleichstellung der Tarife für den wechselseitigen Güterverkehr, sondern auch dadurch bedeutsam, dass die beiderseitigen Regierungen die Vereinbarung trafen, die Beschlagnahme, Arrestirung, Pfändung, Sequestrirung sowie sonstige wie immer geartete, wenngleich nur provisorische Sicherstellungs- oder Executionsmassregeln im gerichtlichen oder administrativen Wege in Bezug auf solche Fahrbetriebsmittel nicht zuzulassen, welche aus dem Gebiete des einen vertragschliessenden Theiles in das des anderen Theiles im Verkehr übergegangen sind. Hiemit sollte der schweren Schädigung Einhalt gethan werden, welche der österreichisch-ungarische Güterverkehr durch die Pfändung von österreichischen Eisenbahnwagen anlässlich der von deutschen Gerichten erfolgten Verurtheilung österreichischer Eisenbahnen in den sogenannten Couponsprocessen erlitten hatte. Diejenigen Bahnen, deren Obligationen die durch das Gleichheitszeichen vermittelte Nebeneinanderstellung des Nennwerths der Obligation und der Coupons in österreichischer Silberwährung, in Thalerwährung und anderen ausländischen Währungen enthielten [900 fl. in Silber gleich 600 Thaler Vereinsmünze oder 1050 fl. ö. W., u. s. w.], wurden nämlich nach Einführung der Markwährung in Deutschland auf Zahlung der in den Obligationen und Coupons bezifferten Beträge in der deutschen Goldwährung nach dem Verhältnisse von 1 Thaler = 3 Mark gerichtlich belangt. Die österreichischen Gerichte wiesen dieses Begehren ab; die deutschen Gerichte gaben demselben statt und bewilligten die Execution auf die im Auslande befindlichen Fahrbetriebsmittel, Fahrnisse und Guthaben der geklagten Bahnen. Die im deutsch-österreichischen Handelsvertrage vereinbarte Ausschliessung der Pfändung von Fahrbetriebsmitteln hinderte indessen nicht die Execution auf andere Objecte, und da die Giltigkeitsdauer des Vertrages zudem nur eine sehr beschränkte war, so ging das Bestreben der österreichischen Bahnen dahin, dem unleidlich gewordenen Zustand durch andere Mittel ein Ende zu machen. Als solches wurde zuerst von der Carl Ludwig-Bahn und später auch von anderen Bahnen die freiwillige Convertirung der Prioritäts-Obligationen, und zwar mit solchem Erfolg in Anwendung gebracht, dass die Regierung es als ihre Pflicht erachtete, derartige Transactionen nachdrücklichst zu fördern. Diesem Zwecke diente das aus der Initiative des Abgeordnetenhauses hervorgegangene Gesetz vom 11. Juni 1880, R.-G.-Bl. Nr. 81, dessen Wirksamkeit zunächst bis 31. December 1881 und durch spätere Gesetze wiederholt, zuletzt durch das Gesetz vom 26. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 207, mit einigen Abänderungen bis Ende 1899 erstreckt wurde. Nach letzterem Gesetze geniessen Eisenbahn-Gesellschaften, welche für ihre noch nicht fälligen Prioritäts-Obligationen im Wege der Einlösung oder des Umtausches neue, an deren Stelle tretende Prioritäts-Obligationen ausgeben wollen, die Nachsicht von den Stempel- und unmittelbaren Gebühren für die neu auszugebenden Obligationen sowie für die anlässlich dieser Convertirung zu errichtenden Urkunden, insbesondere für die eventuellen Vergleichs- und Pfandbestellungs-Urkunden und für die aus diesem Anlasse zu erwirkenden bücherlichen Eintragungen. Insoferne die Gesammtsumme der in einem derartigen Falle neu auszugebenden Obligationen höher ist als die der einzulösenden, erstreckt sich die Nachsicht nur auf jenen Theil der neu auszugebenden Obligationen, welcher zum Umtausche, beziehungsweise zur Einlösung der alten Obligationen bestimmt ist. Das Ansuchen der Gesellschaft um diese finanziellen Begünstigungen hat binnen 30 Tagen nach der Genehmigung des Convertirungsplanes zu erfolgen.

Inzwischen war in Deutschland die Pfändung österreichischer Wagen im Gesetzgebungswege ausgeschlossen worden. Ueber Anregung Bayerns, welches unter den Pfändungen österreichischer Wagen in seinem Bereiche am meisten zu leiden hatte, beschloss der deutsche Reichstag ein Gesetz, wonach die Pfän-

dung von Fahrbetriebsmitteln ausländischer Bahnen unzulässig ist, falls Gegenseitigkeit gewährt wird. Es entstand nun die rein theoretische Frage, ob in Oesterreich die Fahrbetriebsmittel ausländischer Bahnen gepfändet werden können, oder nicht. Die Regierung beantwortete diese Frage bejahend, und sah sich schliesslich veranlasst, die Pfändung von Fahrbetriebsmitteln ausländischer Eisenbahnen durch die kaiserliche Verordnung vom 19. September 1886, R.-G.-Bl. Nr. 144, zu verbieten. Damit war die Gegenseitigkeit gewährleistet und die lange Aera der Pfändungen österreichischer Wagen in Deutschland endgiltig abgeschlossen.

Sonstige Gesetze und Verordnungen. In Bezug auf den Eisenbahnbau seien zunächst das durch die 1873er Krise veranlasste Gesetz vom 3. December 1873, R.-G.-Bl. Nr. 162, betreffend Aufnahme eines Anlehens zur Beischaffung der Mittel für die Förderung des Eisenbahnbaues und für Errichtung von Vorschusscassen, ferner eine Reihe von gleichfalls den Charakter von Nothstandsgesetzen tragenden Einzelgesetzen, betreffend den Bau von Eisenbahnen auf Staatskosten erwähnt [so die Gesetze vom 22. und 30. April 1873 wegen den Bau der Tarnów-Leluchówer und Istrianer Bahn, vom 16. Mai 1874 wegen Ausbau der Dalmatiner und Rakonitz-Protiviner Bahn, vom 11. März 1876 wegen Bau der Donauuferbahn vom 12. März 1876 wegen Bau der Bahn Tarvis - Pontafel, Mürzzuschlag - Neuberg, Erbersdorf-Würbenthal, vom 13. März 1876 wegen Bau der Bahn Kriegsdorf-Römerstadt u. s. w.]. Hieher gehören ferner mehrere Gesetze wegen Ankaufes nothleidender Bahnen [so die Gesetze vom 18. März 1876 wegen Ankaufes der Dniesterbahn, vom 7. April 1877 wegen Ankaufes der Bahn Braunau-Strasswalchen und vom Juli 1878 wegen Ankaufes der niederösterreichischen Südwestbahnen] sowie eine Reihe von Gesetzen, welche die Bedingungen und Zugeständnisse für die Sicherstellung einzelner Bahnen, die Bewilligung der Erhöhung der Staatsgarantie, die Gewährung von Vorschüssen zur Zahlung von Prioritäten-Coupons u. s. w. betreffen. Ausserdem seien noch der Erlass des Ministeriums des Innern vom 30. December 1874, Z. 14.005, wegen des Vorganges bei Ermittlung der den Waldbesitzern gebührenden Entschädigung für die Bannlegung von Wäldern aus Anlass von Eisenbahnbauten, der Handelsministerial-Erlass vom 19. April 1875, Z. 10.871, betreffend Bauerleichterungen für Secundärbahnen, ein Vorläufer des Localbahn - Gesetzes vom Jahre 1880, endlich einige den Bau und die Betriebseröffnung betreffende Einzelverordnungen genannt, welche durch die umfassende Verordnung über Projectsverfassung vom 25. Januar 1879 gegenstandslos geworden sind, so z. B. die Verordnung des Handelsministeriums vom 6. October 1875, Z. 31.197, wegen des Vorganges bei technisch-polizeilichen Prüfungen und Collaudirungen.

Was die Betriebs- und Transportangelegenheiten betrifft, so wurden unter dem 2. April 1874, Z. 9714, seitens des Handelsministeriums einheitliche Normen über die Prüfung und Genehmigung der Fahrordnungs - Entwürfe erlassen. [An die Stelle dieser Vorschriften traten mit Verordnung des Handelsministeriums vom 1. April 1884, Z. 616, neue Bestimmungen.]

Nicht ohne Interesse ist der Handelsministerial-Erlass vom 8. Juni 1874, Z. 42.158, womit zum ersten Male der Versuch unternommen wurde, einen die Sicherheit des Betriebes besser gewährleistenden Dienstturnus der Bahn- und Weichenwächter durchzuführen.

Mit Erlass des Handelsministeriums vom 13. Mai 1876, Z. 1557, wurden in Abänderung der Bestimmungen der §§ 35 und 36 der Eisenbahnbetriebs-Ordnung Bestimmungen über eine einheitliche Fahrtrichtung bei doppelgeleisigen Bahnen, sowie über die Vermeidung des Befahrens der Weichen gegen die Spitze getroffen.

Mit dem Erlasse vom 18. October 1876, Z. 30.048, genehmigte das Handelsministerium die einen bedeutsamen Fortschritt darstellenden Grundzüge einheitlicher Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Bahnen mit normalem Betriebe.

Mit Verordnung vom 10. Februar 1877, R.-G.-Bl. Nr. 10, wurde eine neue Signalordnung für die Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns verlautbart.

Zahlreiche Erlässe aus dieser Periode behandeln besondere Massnahmen zur Verhütung von Unfällen sowie die Einrichtung der Betriebsmittel insbesondere der Locomotive.

Unter dem 10. Juni 1874, R.-G.-Bl. Nr. 74, wurde auf Grund des Ergebnisses der im Jahre 1873 im deutschen Reichs-Eisenbahnamte zwischen Vertretern der österreichisch-ungarischen und deutschen Regierung abgehaltenen Berathungen ein neues Betriebsreglement verlautbart.

Mit Gesetz vom 30. März 1875, R.-G.-Bl. Nr. 42, wurden in Abänderung des Gesetzes vom 11. Mai 1871, R.-G.-Bl. Nr. 39, Personenfahrkarten von Tramway-Unternehmungen, welche blos den Localverkehr vermitteln, das ist solchen, welche ihren Geschäftsbetrieb auf das Gebiet einer Gemeinde und den Umkreis einer Meile von der Grenze dieses Gebietes beschränken, auch wenn der Fahrpreis 20 kr. übersteigt, als bedingt gebührenfrei erklärt.

Schon in den §§ 23 und 24 des Gesetzes vom 29. Juni 1868, R.-G.-Bl. Nr. 118 [vgl. Seite 57], war die Verpflichtung zur Desinfection der zur Viehbeförderung verwendeten Wagen während des Herrschens von Seuchen ausgesprochen worden. Indessen machten die grossen Fortschritte auf dem Gebiete der Veterinärmedicin und Chemie sowie die ungünstigen Verhältnisse in Oesterreich es nothwendig, ein besonderes Desinfections-Gesetz zu erlassen, wie solches in Deutschland schon seit dem Jahre 1868 bestand. Ein solches Gesetz wurde unter dem 19. Juli 1879, R.-G.-Bl. Nr. 108, verlautbart und statuirte die strenge Verpflichtung der Eisenbahnen zur allgemeinen Desinfection der zum Viehtransporte verwendeten Eisenbahnwagen und sonstigen Geräthe, wie Treppen, Rampen u. s. w. Bald nach dem Zustandekommen des Desinfections - Gesetzes erschienen Gesetze über die Abwehr und Tilgung ansteckender Thierkrankheiten [Gesetz vom 29. Februar 1880, R.-G.-Bl. Nr. 35] und über die Abwehr und Tilgung der Rinderpest [Gesetz vom 29. Februar 1880, R.-G.-Bl. Nr. 37]. Nach ersterem Gesetze sind Transporte von Wiederkäuern beim Ein- und Ausladen ärztlich zu untersuchen; nach letzterem Gesetze darf die Ein- und Ausladung von Wiederkäuern nur in den hiezu behördlich bestimmten Stationen erfolgen und muss der Transport mit Viehpässen gedeckt sein. Die Uebertretung der gesetzlichen Anordnungen zieht strenge Strafen nach sich.

Bezüglich der Organisation der staatlichen Eisenbahnaufsichts- und Verwaltungsbehörden ist zu erwähnen, dass mit a. h. Entschliessung vom 25. März 1875 die Ernennung eines General-Directors des österreichischen Eisenbahnwesens im Handelsministerium erfolgte. Auf Grund a. h. Entschliessung vom 16. August 1875, wurde mit Verordnung des Handelsministeriums vom 27. August 1875, R-.G.-Bl. Nr. 116, die General - Inspection der österreichischen Eisenbahnen neu organisirt. Gleichfalls auf Grund a. h. Entschliessung vom 16. August 1875 erfolgte die Errichtung der k. k. Direction für Staatseisenbahnbauten und des derselben beigegebenen Rechnungsdepartements. Mit Verfügung des Handelsministeriums vom 19. Januar 1877, Z. 33, wurde behufs beschleunigter Prüfung der rückständigen Betriebsrechnungen garantirter Bahnen unter Berücksichtigung der mit dem Finanzministerium einvernehmlich festgestellten Grundsätze eine eigene Commission [Garantie-Rechnungs-Commission] ins Leben gerufen, welche aus dem General-Director des österreichischen Eisenbahnwesens als Vorsitzenden und Vertreter des Handelsministeriums, dann aus Vertretern des Finanzministeriums und der General-Inspection zu bestehen hatte. Endlich verdient bemerkt zu werden, dass mit Rücksicht auf mancherlei bei den Verwaltungen der Privatbahnen zu Tage getretene Unzukömmlichkeiten, den bei den Privatbahnen bestellten landesfürstlichen Commissären strengere Directiven ertheilt wurden.

4. Erneuerung des Ausgleichs mit Ungarn.

Auf Grund des Gesetzes vom 27. Juni 1878, R.-G.-Bl. Nr. 62, wurde das mit

der ungarischen Regierung geschlossene Zoll- und Handelsbündnis bis 31. December 1887 erneuert.

Die Bestimmungen des Letztern stimmen, soweit das Eisenbahnwesen in Frage kommt, mit jenen des ursprünglichen Zoll- und Handelsbündnisses im Wesentlichen überein; nur dem Artikel VIII, welcher ausspricht, dass die bestehenden Eisenbahnen in beiden Ländergebieten nach einheitlichen Grundsätzen verwaltet und nach gleichartigen Bau- und Betriebsnormen eingerichtet werden sollen, wurde die Bestimmung hinzugefügt, dass die Regelung des Baues und Betriebes von Localbahnen, sofern dieselben die Grenze eines Ländergebietes nicht überschreiten, jedem der beiden Ländergebiete selbständig vorbehalten bleibe. Im Zusammenhange mit dem neuen Zoll- und Handelsbündnis wurde zufolge Handelsministerial-Erlasses vom 28. Juni 1878, Z. 1026, vereinbart, dass das provisorische Uebereinkommen ddto. Wien 29. Juli, Ofen 28. August 1868, auch weiterhin und insolange in Kraft bleiben solle, als dasselbe nicht im Einverständnisse beider Regierungen abgeändert wird.

5. *Staatsverträge.*

In diese Periode fallen u. A. der Staatsvertrag mit Russland vom 6./18. Mai 1869, R.-G.-Bl. Nr. 20 ex 1870, über den Anschluss bei Wołoczyska und das Uebereinkommen vom 9./21. November 1871, über den Anschluss in Radziwiłów. Erwähnenswerth aus diesen Verträgen sind die Festsetzungen bezüglich der Spurweite [russische Spur 5 englische Fuss, österreichische Spur 4 Fuss $8^1/_2$ Zoll englisch = 4' 9'' 10''' österreichisches Mass] die Bestimmungen über die gleiche Behandlung der beiderseitigen Staatsangehörigen, über die thunlichste Erleichterung der Zoll- und Passformalitäten, ferner über die Austragung von Streitigkeiten zwischen den beiderseitigen Eisenbahnen. Die Regierungen werden in solchen Fällen die Entscheidung der Streitangelegenheit von Amtswegen übernehmen und nach gegenseitigem Einvernehmen die erforderlichen Massregeln ergreifen.

Zu erwähnen sind ferner die Conventionen mit Bayern vom 4. Juni 1867, R.-G.-Bl. Nr. 92 ex 1867, wegen des Anschlusses bei Braunau, vom 30. März 1873, R.-G.-Bl. Nr. 107, über die Anschlüsse in Eisenstein und Kuschwarda und vom 16. Mai 1877, R.-G.-Bl. Nr. 82, über die Einmündung der Fichtelgebirgsbahn in Eger, mit Bayern und der Schweiz vom 27. August 1870, R.-G.-Bl. Nr. 13 ex 1871, wegen Herstellung der Eisenbahn von Lindau über Bregenz nach St. Margarethen und von Feldkirch nach Buchs,*) mit Preussen vom 27. August 1866 über die Anschlüsse bei Liebau und Mittelwalde, vom 5. August 1867, R.-G.-Bl. Nr. 128, über die Eisenbahn-Verbindung Landshut - Schwadowitz und Wildenschwerdt-Glatz, vom 21. März 1872, R.-G.-Bl. Nr. 116 und 118, betreffend die Herstellung der Eisenbahn-Verbindung Reichenberg - Görlitz, beziehungsweise Jägerndorf-Leobschütz und Olbersdorf-Neisse, vom 2. März 1877, R.-G.-Bl. Nr. 22, über den Anschluss der Bahn Chotzen - Halbstadt [bemerkenswerth ist, dass in diesem Staatsvertrag für einzelne Massenartikel in ganzen Wagenladungen auf grösseren Entfernungen bestimmte Tarifsätze verabredet sind], ferner mit Rumänien vom 10./22. Februar 1873, R.-G.-Bl. Nr. 42 ex 1881, über den Anschluss bei Suczawa [Itzkany], dann vom 31. Mai 1874 über die Anschlüsse in Verciorova [Orsova] und Predeal. Unterm 24. December 1870, R.-G.-Bl. Nr. 62 ex 1871, wurde mit Sachsen ein Staatsvertrag, betreffend

*) Von Interesse ist die Bestimmung des Schlussprotokolles zu diesem Staatsvertrage, wonach durch die Zusicherung gleicher Behandlung der beiderseitigen Staatsangehörigen hinsichtlich der Beförderungsweise lediglich einer tendenziösen Begünstigung oder Benachtheiligung des Verkehrs der Angehörigen des einen oder anderen Staates vorgebeugt werden soll, dass dadurch aber weder Aenderungen im Tarife oder Transporterleichterungen für gewisse Warenclassen oder Warenmengen noch auch für gewisse Strecken ausgeschlossen werden, sofern solche nur für alle Angehörigen der contrahirenden Staaten, welche sich in der Lage befinden, davon Gebrauch machen zu können, in gleicher Weise in Anwendung gebracht werden, dass ferner die Anwendung von Differentialtarifen nicht ausgeschlossen sein soll.

Abänderungen des Zittau-Reichenberger Vertrages, sowie die Zulassung der Anschlüsse Dux-Pirna-Karlsbad-Johann-Georgenstadt, und Dux-Klingenberg [Freiberg] abgeschlossen. Weiter fallen in diese Periode mehrere Vereinbarungen mit Italien, so zunächst jene vom 29. Februar 1876, R.-G.-Bl. Nr. 37, betreffend den Verkauf des oberitalienischen Netzes an die italienische Regierung. Dieser Staatsvertrag enthält auch eine Bestimmung dahingehend, dass sich die beiden Regierungen verpflichten, die Erbauung von Eisenbahnen, welche zur directen Verbindung zwischen den österreichisch-ungarischen und italienischen Eisenbahnnetzen dienen sollen, auf ihren Gebieten zu begünstigen, unter der Bedingung jedoch, dass die zu concessionirenden Linien die Finanzen des Staates in keiner Weise belasten. Ein weiterer Staatsvertrag mit Italien vom 2. October 1879, R.-G.-Bl. Nr. 153, regelt die Anschlüsse in Ala, Cormons und Potafel.

Bemerkt zu werden verdient, dass die aus dieser Periode stammenden Staatsverträge über internationale Anschlüsse zumeist schon von der Zusammenlegung des Dienstes in einen gemeinsamen Grenzbahnhof absehen und den Bau zweier getrennter Grenzbahnhöfe auf den beiderseitigen Staatsgebieten vorkehren.

Vierte Periode 1880—1898.

Dem Entwicklungsgange der österreichischen Eisenbahn-Gesetzgebung seit dem Jahre 1880 geben zwei Momente ein charakteristisches Gepräge, und zwar einerseits die Schaffung eines staatlichen Eisenbahnnetzes durch Ankauf [Betriebs-Uebernahme] bestehender sowie Bau neuer Bahnen auf Staatskosten, andererseits die Fürsorge für den Bau von Bahnen untergeordneter Bedeutung.

1. Die Verstaatlichungs-Action.

Dieselbe nahm die Thätigkeit der Regierung sowie jene der gesetzgebenden Körperschaften in hohem Masse in Anspruch. Es handelte sich hiebei zunächst um zahlreiche Einzelgesetze über die Erwerbung, beziehungsweise Betriebsübernahme von Privatbahnen, deren jedes eine grosse finanzielle Tragweite besass und die Lösung vielfacher verwickelter Rechtsverhältnisse in sich schloss. Die erste Verstaatlichungs-Vorlage, welche dem Abgeordnetenhause zukam, betraf, wenn man von dem vorausgegangenen Ankaufe einiger kleinerer nothleidend gewesener Bahnen [Dniesterbahn, Braunau-Strasswalchener Bahn und der niederösterreichischen Südwestbahnen] absieht, die Kaiserin Elisabeth-Bahn. In dem bezüglichen Motivenberichte ist darauf hingewiesen, dass das Gesetz vom 14. December 1877, R.-G.-Bl. Nr. 112, die Richtung bezeichnet habe, in welcher die Regierung auf eisenbahnpolitischem Gebiete vorzugehen hätte. Die Regierung erklärte zugleich, dass sie ihrerseits an der mit dem Gesetze vom 14. December 1877 eingeschlagenen Richtung consequent festhalte und sich die Durchführung dieses Gesetzes zum Ziele setze; sie sei demgemäss wegen Erwerbung der Kaiserin Elisabeth-Bahn, deren Linien den Hauptbestandtheil der den Verkehr des Reichscentrums mit den westlichen Nachbarländern vermittelnden Bahngruppe bilden, in Verhandlungen getreten, welche am 24. December 1880 zur Unterzeichnung eines Protokollar-Uebereinkommens geführt haben. Bei diesem Uebereinkommen seien, soweit nur immer thunlich, die principiellen Grundlagen zur Anwendung gebracht worden, welche das Gesetz vom 14. December 1877 für vorläufige Vereinbarungen über den Ankauf garantirter Bahnen vorsieht. Eine Abweichung sei nur insoferne nicht zu vermeiden gewesen, als von einem sofortigen Ankaufe der Kaiserin Elisabeth-Bahn mit Rücksicht auf die bekannten Couponprocesse abgesehen werden musste. Der Staat sollte sohin nur den Betrieb der Bahn auf eigene Rechnung gegen Zahlung der der jeweiligen Jahreslast der Prioritäts-Anlehen

entsprechenden Annuitäten und einer zur Dividenden-Vertheilung an die Actionäre bestimmten steuerfreien Jahresrente mit dem Vorbehalte übernehmen, die Bahn jederzeit gegen Uebernahme der Prioritätsschulden und Bezahlung des Einlösungspreises in 5%igen, steuerfreien, hinter den Prioritäts-Anlehen einzuverleibenden Eisenbahn-Schuldverschreibungen einzulösen. Der Staat sollte sich verpflichten, von dem Einlösungsrechte Gebrauch zu machen, sobald die Gesellschaft in die Lage kommen werde, ihm dafür Sicherheit zu bieten, dass ihn als Uebernehmer der Prioritätsschuld eine grössere Belastung, als die Bezahlung von 177 Reichsmark für je 100 fl. ö. W. in Silber des Nominalwerthes nicht treffen werde.

Der Gesetzentwurf wurde von beiden Häusern angenommen und als Gesetz vom 23. December 1881, R.-G.-Bl. Nr. 141, verlautbart.

Weitere Verstaatlichungs-Gesetze folgten unter dem 8. April 1884, R.-G.-Bl. Nr. 51, rücksichtlich der Kaiser Franz Josef-Bahn, Kronprinz Rudolf-Bahn und Vorarlberger Bahn, unter dem 8. Juni 1884, R.-G.-Bl. Nr. 91, rücksichtlich der Eisenbahn Pilsen-Priesen [Komotau], unter dem 26. December 1884, R.-G.-Bl. Nr. 201, rücksichtlich der Albrecht-Bahn, unter dem 11. April 1886, R.-G.-Bl. Nr. 66, rücksichtlich der Prag-Duxer und Dux-Bodenbacher Eisenbahn, unter dem 25. Mai 1889, R.-G.-Bl. Nr. 82, rücksichtlich der österreichischen Linien der Ungarisch-Galizischen Bahn und der Ungarischen Westbahn, unter dem 25. November 1891, R.-G.-Bl. Nr. 164, rücksichtlich der Carl Ludwig-Bahn, unter dem 4. Juli 1892, R.-G.-Bl. Nr. 119, rücksichtlich der Eisenbahn Eisenerz-Vordernberg, unter dem 27. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 199, rücksichtlich der Linien der Oesterreichischen Localbahn-Gesellschaft, unter dem 27. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 10 ex 1894, rücksichtlich der Eisenbahn Czernowitz-Nowosielitza, unter dem 27. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 10 ex 1894, rücksichtlich der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Bahn, endlich unter dem 11. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 229, rücksichtlich der Böhmischen Westbahn, Mährischen Grenzbahn sowie der Mährisch-Schlesischen Centralbahn.

Diejenigen Bahnen, welche sich rücksichtlich der Prioritätsschulden in gleicher Lage wie die Kaiserin Elisabeth-Bahn befanden, gingen ebenso wie Letztere zunächst nur in den Betrieb des Staates für Rechnung desselben über, und behielt sich der Staat das Einlösungsrecht unter ähnlichen Voraussetzungen vor, wie solche in dem Gesetze über die Verstaatlichung der Kaiserin Elisabeth-Bahn festgesetzt waren. Zugleich übernahmen die betreffenden Bahnen die Verpflichtung, eine Convertirung ihrer Prioritäts-Obligationen unter von der Regierung festzustellenden Bedingungen durchzuführen.

Weitere, mit der Durchführung des Staatsbahn-Systems zusammenhängende Gesetze betreffen den Bau von Eisenbahnen auf Staatskosten. Die ersten derartigen Gesetze ordneten den Bau der Tarnów-Leluchów er Bahn [Gesetz vom 22. April 1873, R.-G.-Bl. Nr. 60] und der Istrianer Bahn [Gesetz vom 10. April 1873, R.-G.-Bl. Nr. 79] an. Es folgte in den späteren Jahren eine stattliche Reihe weiterer Gesetze, mit welchen die Regierung zum Baue neuer Eisenbahnlinien auf Staatskosten ermächtigt wurde, darunter die Gesetze vom 7. und 30. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 48 und 58, betreffend den Bau der Arlbergbahn. Bemerkenswerth sind ferner die Gesetze vom 1. Juni und 25. November 1883 [R.-G.-Bl. Nr. 103 und 173], betreffend die Herstellung einer Abzweigung der Istrianer Bahn von Herpelje nach Triest, beziehungsweise der Böhmisch-Mährischen Transversalbahn. Durch diese Gesetze wurde die Staatsverwaltung u. A. ermächtigt, mit der Südbahn bezüglich der Strecke Laibach Divača, und mit den in die Hauptrichtung der Böhmisch-Mährischen Transversalbahn fallenden Bahnen bezüglich Benützung der fremden, zwischenliegenden Strecken ein Abkommen zu treffen, und in Ermangelung eines solchen die Einräumung dieser Mitbenutzung als ein dingliches Recht im Enteignungsweg in Anspruch zu nehmen. Dieser erzwungene Mitbetrieb kam nicht zur Durchführung, und hat sich die Staatsbahn-Verwaltung, was den Mitbetrieb auf

der Strecke Laibach-Divača anbelangt, diesen in gleicher Weise wie schon früher bezüglich der Strecke Wörgl-Innsbruck im Wege gütlicher Vereinbarung mit der Südbahn gesichert.

Organisation der Staatsbahnen. Im Zusammenhange mit der fortschreitenden Ausgestaltung des Staatseisenbahnnetzes durch Verstaatlichung von Privatbahnen und Bau neuer Staatsbahnlinien musste auch für eine entsprechende Einrichtung der Verwaltung der Staatseisenbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen vorgesorgt werden. Zunächst wurden im Jahre 1882 auf Grund der kaiserlichen Entschliessung vom 24. Februar 1882 [Verordnung des Handelsministeriums vom 26. Februar 1882, R.-G.-Bl. Nr. 35] »Grundzüge für die Organisation des Staatsbetriebes auf den westlichen Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen« erlassen. Der Betrieb und die Verwaltung oblag danach einer dem Handelsministerium untergeordneten Central-Verwaltungsstelle unter der Bezeichnung: »K. k. Direction für Staatseisenbahn-Betrieb in Wien.« Der letzteren wurde ein Beirath unter der Bezeichnung: »Staatseisenbahn - Rath« beigegeben, welcher berufen war, in wichtigen, die Interessen des Handels, der Industrie und der Landwirthschaft berührenden Fragen des Staatseisenbahn-Betriebes, wie auch über besondere Aufforderung des Handelsministers, in derartigen Fragen des Eisenbahnwesens überhaupt sein Gutachten abzugeben. Als Mittelstellen des executiven Dienstes wurden Ober-Bahnbetriebsämter bestellt. Im Jahre 1884 trat auf Grund a. h. Entschliessung vom 8. Juni [Verordnung des Handelsministeriums vom 27. Juni 1884, R.-G.-Bl. Nr. 103] eine neue Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung in Kraft, und wurde an Stelle der Direction für Staatseisenbahn-Betrieb eine General-Direction der österreichischen Staatsbahnen errichtet; der dem Handelsminister beigegebene Staatseisenbahn-Rath wurde zur Begutachtung volkswirthschaftlicher Fragen im Bereiche des Eisenbahn-Verkehrswesens überhaupt berufen. Zur Leitung des äusseren Dienstes wurden in Unterordnung unter die General-Direction Eisenbahnbetriebs-Directionen bestellt, und mit ziemlich ausgedehnten Competenzen ausgestattet. Diese Organisation blieb mit einzelnen Abänderungen bis zu der im Jahre 1896 erfolgten Errichtung eines besonderen Eisenbahn-Ministeriums in Wirksamkeit.

Besteuerung der Staatsbahnen. Mit dem Fortschreiten der Verstaatlichung musste an die Regelung der immer dringender werdenden Frage bezüglich der Besteuerung der Staatsbahnen geschritten werden. Ursprünglich wurden nämlich die im Eigenthume des Staates befindlichen Eisenbahnen bezüglich des aus dem Betriebe resultirenden Ertrages einer Besteuerung nicht unterzogen. Diese Freilassung von der Erwerb- und Einkommensteuer gründete sich insbesondere auf den Erlass des Finanzministeriums vom 23. September 1852, Z. 4091/F.-M., wonach Staatseisenbahnen, da sie aus höheren politischen Rücksichten vom Staate übernommen oder ausgeführt werden, den Staatsmonopolen und Regalien in Ansehung der Besteuerung gleichzustellen, sonach weder der Erwerb-, noch der Einkommensteuer zu unterziehen sind.

Demzufolge wurde auch die Erwerb- und Einkommensteuer der seitens des Staates von Privat-Gesellschaften in sein Eigenthum erworbenen Eisenbahn-Unternehmungen nach Massgabe des Zeitpunktes der Eigenthums-Erwerbung in Abfall gebracht, und hatte eine weitere Besteuerung nicht mehr platzzugreifen.

Durch den Wegfall der Erwerb- und Einkommensteuer von den vom Staate aus dem Privatbesitze erworbenen Eisenbahnen entfiel aber auch für die Länder und Gemeinden, in welchen bisher diese Steuern in Vorschreibung standen, der Bezug der auf dieselben umgelegten Zuschläge, wodurch die betroffenen autonomen Körperschaften einen nicht unbedeutenden Entgang an bisher mit ziemlicher Regelmässigkeit eingeflossenen Einnahmen erlitten.

Dieser Entgang bestimmte die Vertretungen der betheiligten Länder und Städte, sich mit Petitionen an beide Häuser des Reichsrathes und an die Regierung zu wenden, damit im Gesetzgebungswege erwirkt werde:

1. dass die Staatsverwaltung von den in ihr Eigenthum oder in ihren Betrieb übergehenden Eisenbahnen ohne Unterschied, ob solche Bahnen beim Uebergange an den Staat bereits steuerpflichtig waren, oder durch specielle Gesetze von der Entrichtung der Staatssteuer befreit sind, selbständige Landes- und Gemeindeabgaben zu entrichten habe, welche nach den bisherigen für Privateisenbahn-Unternehmungen geltenden Steuergesetzen bemessen werden sollten;

2. dass die Vertheilung dieser Landes- und Gemeindeabgaben auf die einzelnen Länder und Gemeinden auf Grundlage des Gesetzes vom 8. Mai 1869, R.-G.-Bl. Nr. 61, stattzufinden habe;

3. dass bis zum Erlasse eines solchen Gesetzes den Ländern und Gemeinden, welche infolge der bereits erfolgten oder zu gewärtigenden Verstaatlichung von Privateisenbahnen Ausfälle an Steuerumlagen erleiden, eine Entschädigung durch Zuwendung eines den bisher bezogenen Umlagen [nach dem Durchschnitte der letzten drei Jahre des Privatbetriebes der Bahnen berechnet] gleichkommenden Betrages aus Staatsmitteln gewährt werde.

Zu diesen Petitionen gesellten sich solche von anderen Gemeinden und Körperschaften mit theilweise abweichenden, namentlich die Vertheilung der Steuervorschreibung betreffenden Begehren. Die Regierung verkannte nicht, dass durch den Entgang an Steuerzuschlägen infolge der Verstaatlichung von Privatbahnen die betroffenen autonomen Körperschaften eine mehr oder minder empfindliche Störung in der Bedeckung ihrer Erfordernisse erleiden können, und erachtete den Interessen der betroffenen Länder und Gemeinden aus Billigkeits-Rücksichten durch Aufgebung des Principes, dass die Staatseisenbahnen als Staatsregale zu behandeln seien und durch ihre Gleichstellung mit den Privateisenbahnen in Beziehung auf die Steuerbehandlung im Wege der Vorlage eines entsprechenden Gesetzentwurfes Rechnung tragen zu sollen. Der Gesetzentwurf wurde von beiden Häusern des Reichsrathes angenommen und als Gesetz vom 19. März 1887, R.-G.-Bl. Nr. 33, verlautbart.

Im § 1 dieses Gesetzes wird die Erwerb- und Einkommensteuerpflicht sämmtlicher im Eigenthume des Staates befindlichen Eisenbahnen, und zwar bezüglich der aus dem Privatbesitze erworbenen Eisenbahnen vom Zeitpunkte der Eigenthumsübernahme an, daher mit rückwirkender Kraft normirt, wodurch eine Unterbrechung in dem Bezuge der Steuerzuschläge für die betroffenen autonomen Körperschaften hintangehalten wurde.

Im § 2 wurden die zeitlichen Befreiungen von der Erwerb- und Einkommensteuer für die im Eigenthume des Staates befindlichen Eisenbahnen festgestellt. Für die vom Staate aus dem Privatbesitze übernommenen oder noch zu erwerbenden Eisenbahnen wird die Fortdauer der denselben durch Specialgesetze [Concessionen] gewährten zeitlichen Steuerbefreiung für die im Zeitpunkte der Eigenthums-Uebertragung noch nicht abgelaufene, gesetzlich bestimmte Frist sowie auch den vom Staate selbst gebauten und in eigener Regie oder von Fremden, für seine Rechnung betriebenen Staatsbahnen jene zeitliche Steuerbefreiung gesichert, welche denselben als Privatbahnen hätte gewährt werden können. [Das ist 30 Jahre vom Tage der Betriebseröffnung.]

Es wurde somit durch das Gesetz bezüglich der verstaatlichten Eisenbahnen nur der durch die Concessions-Urkunden begründete Rechtszustand in Absicht auf die Steuerzahlungspflicht aufrechterhalten, und auf die Verlängerungen der zeitlichen Steuerfreiheit einzelner Bahnstrecken auf die ganze Concessionsdauer, welche in den mit den Gesetzen vom 23. December 1881, R.-G.-Bl. Nr. 141, und vom 8. April 1884, R.-G.-Bl. Nr. 51, sanctionirten Uebereinkommen stipulirt wurden, verzichtet, bezüglich der vom Staate selbst ohnehin nur im öffentlichen volkswirthschaftlichen Interesse und ohne Absicht auf Gewinn gebauten Eisenbahnen aber den betreffenden Ländern und Gemeinden ein Einkommen für eine mehr minder nahe Zeit zugesichert, auf welches dieselben einen Anspruch bis dahin nicht erheben konnten.

Die Frage der Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nord-

bahn. Je näher der Zeitpunkt des Erlöschens des Nordbahn-Privilegiums [4. März 1886] heranrückte, umso lebhafter wurde die Bewegung, welche dahin gerichtet war, dass das Privilegium der Nordbahn nicht mehr erneuert werde, vielmehr eine Verstaatlichung des Unternehmens platzgreife. Die Frage, ob die Nordbahn einen concessionsmässigen Anspruch auf die Verlängerung der Concession besitze, war eine höchst bestrittene. Die Regierung holte ein Rechtsgutachten des Präsidenten des Obersten Gerichtshofes ein, welches dahin ging, dass die Nordbahn zwar einen Rechtstitel auf die Verleihung einer neuen Concession nicht besitze, dass ihr aber das Eigenthum des Bahnkörpers nach Ablauf der Privilegiumsdauer verbleibe und dass es an gesetzlichen Anhaltspunkten für die Erwerbung der Bahnanlage seitens des Staates im Expropriationswege fehle, dass für diesen Fall ein besonderes Enteignungsgesetz geschaffen werden müsste und die Entschädigung im Falle der Enteignung, ungeachtet des Erlöschens des Betriebsrechtes der Nordbahn, vom Richter nicht nach dem Herstellungswerth, sondern jedenfalls unter Berücksichtigung des Nutzwerthes, also des Ertrages im Falle der Ausübung des Betriebes, bemessen werden müsste. Unter diesen Umständen glaubte die Regierung von einer Verstaatlichung der Nordbahn im Wege der Enteignung absehen zu sollen. Auch von einer sofortigen Erwerbung im Wege freier Vereinbarung wurde wohl hauptsächlich mit Rücksicht auf die mit der Erneuerung des Privilegiums für den Staat erreichbaren augenblicklichen finanziellen Vortheile Abstand genommen und mit der Verwaltung der Nordbahn ein Uebereinkommen wegen Erneuerung der Concession abgeschlossen.

Das erste mit der Gesellschaft geschlossene und dem Abgeordnetenhause vorgelegte Uebereinkommen vom 10. Januar 1885 wurde infolge der vielfachen Anfechtung, die dasselbe erfuhr, von der Regierung zurückgezogen und ein neues Uebereinkommen geschlossen. Dieses wurde vom Eisenbahn-Ausschusse des Abgeordnetenhauses in wesentlichen Punkten abgeändert, mit noch weitergehenden, die Vorlage des Ausschusses vollständig umgestaltenden Veränderungen vom Plenum des Abgeordnetenhauses mit einer kleinen Majorität angenommen, und nachdem das Herrenhaus den Beschlüssen des Abgeordnetenhauses beigetreten war, in der so geänderten Form mit Gesetz vom 6. September 1885, R.-G.-Bl. Nr. 122, genehmigt. In der auf Grund dieses Gesetzes der Nordbahn ertheilten neuen Concession sind weitgehende Zugeständnisse für den Staat vorbehalten, so unter Anderem das Einlösungsrecht ab 1904, der unentgeltliche Heimfall nach Ablauf der Concessionsdauer, die Antheilnahme am Reingewinne, ein weitgehendes Tarif-Genehmigungs-, beziehungsweise Tarif-Herabsetzungsrecht, Mitbenützungsrechte an verschiedenen Linien der Nordbahn, die Rückerstattung der Garantieschuld der Mährisch-Schlesischen Nordbahn in der Höhe von mehr als 11,000.000 fl. und die Zahlung eines Pauschalbetrages von rund 1,300.000 fl. für den Aufschub des Heimfallsrechtes rücksichtlich der Strecken Floridsdorf-Jedlesee, Gänserndorf-Marchegg und Oderberg-Preussische Grenze.

2. *Die Localbahn-Action.*

Das Gesetz vom 25. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 56. Bereits in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 14. October 1879 war von mehreren Abgeordneten ein Antrag eingebracht worden, welcher dahin ging, in einem Gesetzentwurfe die Bedingungen festzustellen, unter welchen der Staat allen jenen Gebieten, die durch den Bau von Secundärbahnen dem wirthschaftlichen Niedergang entrissen werden könnten, die Herstellung solcher Bahnen zu ermöglichen wäre.

Die Regierung gab hierüber die Erklärung ab, dass sie vollständig auf dem Standpunkte des Antrages stehe und stellte die Einbringung eines Gesetzes in Aussicht, welches alle Zugeständnisse enthalten werde, die der Staat beim Baue von Nebenbahnen nach Anschauung der Regierung einzuräumen in der Lage sei. Der bezügliche Gesetzentwurf wurde schon am 29. November 1879 eingebracht.

Der Berichterstatter im Abgeordnetenhause hatte den Versuch unternommen, den Regierungsentwurf auf autonomistischer Grundlage umzugestalten, begegnete jedoch heftigem Widerspruch, und wurde die Regierungsvorlage vom Eisenbahn-Ausschusse zur Grundlage der Specialdebatte genommen.

Auch als der Gesetzentwurf am 6. März in die Plenarberathung des Abgeordnetenhauses gelangte, wurde derselbe von mehreren Seiten bekämpft; vor Allem war es der Mangel einer Definition des Begriffes »Localbahn«, welcher zu lebhaften Erörterungen Veranlassung gab. Der Gesetzentwurf wurde ferner als ein Curiosum bezeichnet, weil derselbe in Bezug auf die Gewährung der im Gesetze vorgesehenen Begünstigungen und Erleichterungen einen Verzicht der Prärogative der gesetzgebenden Körper zu Gunsten der Regierung enthalte. Dem gegenüber machte der Berichterstatter geltend, dass ein solcher Verzicht geleistet werden müsse, wenn die Regierung überhaupt etwas Zweckmässiges zu Stande bringen solle. Eine Begriffsbestimmung sei grundsätzlich vermieden worden, weil man bei einer solchen leicht dazu kommen könnte, dass alles nach der Schablone behandelt werde, und dass das, was in dieselbe nicht hineinpasse, von der Begünstigung des Gesetzes ausgeschlossen werde. Dem Ausschuss habe aber der Gesichtspunkt vorgeschwebt, dass das Gesetz überall da Anwendung finden solle, wo die Verhältnisse dessen Anwendung gestatten.

Im April 1880 hatten beide Häuser den Gesetzentwurf mit unwesentlichen Modificationen angenommen, und wurde das Gesetz unter dem 25. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 55, verlautbart. Seine Giltigkeit sollte mit 31. December 1882 erlöschen, wurde jedoch durch die Gesetze vom 26. December 1882, R.-G.-Bl. Nr. 180, 28. December 1884, R.-G.-Bl. Nr. 203, und zuletzt durch Gesetz vom 29. Juni 1886, R.-G.-Bl. Nr. 104, bis Ende 1886 verlängert.

Durch das Gesetz vom 25. Mai 1880, »betreffend die Zugeständnisse und Begünstigungen für die Localbahnen« wurde die Regierung ermächtigt, bei Concessionirung neuer Localbahnen nicht nur in Bezug auf die Vorarbeiten, den Bau und die Ausrüstung alle thunlichen Erleichterungen zu gewähren, sondern auch in Bezug auf den Betrieb von den in der Eisenbahnbetriebs - Ordnung vom 16. November 1851 und sonst vorgeschriebenen Sicherheits - Vorkehrungen insoweit Umgang zu nehmen, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die festgesetzte ermässigte Fahrgeschwindigkeit, nach dem Ermessen des Handelsministeriums zulässig erscheint. Zur Anlage von Localbahnen wurde auch die Benützung von Reichsstrassen gestattet, insoweit nicht durch den Bahnbetrieb die Sicherheit des Strassenverkehrs gefährdet erscheint. Die Zulässigkeit und die Bedingungen der Strassenbenützung sind durch die Strassenverwaltung im Einvernehmen mit der Eisenbahn-Aufsichtsbehörde festzustellen. Jedoch ist, unbeschadet der aus dem Bestand des Mauthgefälles erwachsenden Verbindlichkeiten, für die Strassenbenützung ein besonderes Entgelt nicht zu entrichten. Die Kosten der ordnungsmässigen Erhaltung des benützten Strassentheiles, sowie etwaige durch die fragliche Benützung veranlassten Mehrkosten der Strassenerhaltung überhaupt, desgleichen die Kosten der zur Hintanhaltung einer Störung oder Gefährdung des Strassenverkehres erforderlichen besonderen Vorkehrungen treffen die Localbahn-Unternehmungen. Andere öffentliche Strassen können nur mit Zustimmung der zur Erhaltung verpflichteten Strassenverwaltungen zur Anlage von Localbahnen in Anspruch genommen werden. Ferner wurde die Regierung ermächtigt, die Unternehmungen von der in der Eisenbahnbetriebs-Ordnung, beziehungsweise dem Eisenbahn-Concessions - Gesetz ausgesprochenen Verpflichtung in Betreff der Beförderung der Post zu entheben und bei Festsetzung der Concessionstarife Ausnahmen von den Bestimmungen des Gesetzes vom 15. Juli 1877, betreffend die Maximaltarife für die Personenbeförderung auf den Eisenbahnen, zu gewähren. Die nicht zu überschreitende Fahrgeschwindigkeit ist nach Beschaffenheit des einzelnen Falles jeweilig durch die Regierung festzusetzen. Ausser diesen Zugeständnissen

können im Falle der Concessions-Ertheilung seitens der Regierung Stempel- und Gebührenbefreiungen für Verträge, Actien und Obligationen u. s. w., sowie die Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Coupon-Stempelgebühren, sowie von jeder neuen Steuer, welche etwa durch künftige Gesetze eingeführt werden sollte, auf die Dauer von dreissig Jahren vom Tage der Concessions-Ertheilung an gewährt werden.

Neben diesen indirecten Begünstigungen sind im Gesetze vom 25. Mai 1880 auch directe finanzielle Unterstützungen seitens der Staatsverwaltung durch Gewährung von Beiträgen in Aussicht gestellt, deren Höhe und Form in jedem einzelnen Falle durch ein besonderes Gesetz zu bestimmen ist.

Die durch das Gesetz vom 25. Mai 1880 eingeräumten Begünstigungen waren im Wesentlichen auch vorher schon gewährt worden. So sind die Erleichterungen in technischer Beziehung schon durch den Handelsministerial-Erlass vom 19. April 1875, Z. 10.871, ausgesprochen worden und bei den auf Grund von Special-Gesetzen zustande gekommenen Secundärbahnen zur Anwendung gelangt. In diesem Erlasse waren die politischen Behörden angewiesen worden, bei Secundärbahnen mit der Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 12 *km* Wegübergänge im Niveau überall zu gestatten, wo sie ohne wesentliche Verschlechterung der Strassen und Wege ausführbar sind und auch gegen die Anlage solcher Bahnen längs der gewöhnlichen Fahrstrassen nach Art der Tramways, sollte vom Sicherheitsstandpunkt im Allgemeinen keine Einwendung erhoben werden. Wegübergangsschranken und Einfriedungen sowie die Aufstellung von Wächterhäusern wurden als nicht obligatorisch bezeichnet. Die Stationen sollten in geringer Ausdehnung und mit sehr öconomischer Hochbau-Anlage ausgeführt und für industrielle Etablissements Ladestellen in freier Bahn bewilligt werden. Ebenso wurde die im Gesetze vom 25. Mai 1880 grundsätzlich eingeräumte Steuerfreiheit schon früher fallweise zugestanden.

Die Vortheile des Gesetzes beschränkten sich also hauptsächlich darauf, dass nunmehr die Ausführung eines jeden einzelnen Projectes nicht mehr an ein Special-Gesetz gebunden war, wodurch das Zustandekommen von Localbahnen allerdings wesentlich erleichtert wurde. Dieser Umstand schien denn auch umsomehr geeignet, die dem Eisenbahnwesen entfremdeten Capitalskräfte wieder zu gewinnen und die Privatunternehmung zu einer lebhaften Thätigkeit anzuspornen, als das Handelsministerium durch eine am 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, erlassene Verordnung die weitestgehenden Erleichterungen hinsichtlich der Verfassung und Behandlung der Bauprojecte für Localbahnen zugestanden hatte.

Durch diese Verordnung wurde ein abgekürztes Verfahren für solche Localbahnen eingeführt, bei welchen infolge ihrer geringen Bedeutung und Länge die Wahl der Trace sowie die Lage und Zahl der Stationen durch locale Terrainverhältnisse gegeben erscheinen, oder bei welchen die Wahl der Trace sowie die Zahl und Lage der Stationen in der Zustimmung des Betheiligten begründet ist.

Das Localbahn-Gesetz vom 17. Juni 1887, R.-G.-Bl. Nr. 81. Im März 1884 hatte die Regierung den Entwurf eines neuen Localbahn-Gesetzes vorgelegt, welcher sich in seinen Grundzügen an das bisherige Gesetz anlehnte, indessen auch wesentliche Ergänzungen desselben enthielt.

So sollte das Gesetz auch auf Localbahnen, welche nicht mit Dampf, sondern mit anderen Motoren, z. B. elektrisch betrieben werden, sowie auf Pferdebahnen amerikanischen Systems Anwendung finden. In Beziehung auf die Benützung von öffentlichen Strassen für Localbahnen wurde der Grundsatz aufgestellt, dass die Strassenbenützung die Sicherheit des Strassenverkehres nicht gefährden dürfe und dass dieselbe im Allgemeinen unentgeltlich zu gestatten sei, dass jedoch hieraus den zur Erhaltung der Strassen Verpflichteten keine Mehrbelastung erwachsen dürfe. Bezüglich der Benützung nichtärarischer Strassen sollten den Bahnen andere Bedingungen, als die sich aus strassenpolizeilichen Rücksichten ergeben, nicht auferlegt werden dürfen. Rücksichtlich der ärarischen Strassen sollte die

politische Landesbehörde im Einvernehmen mit der Eisenbahn-Aufsichtsbehörde, bei nicht ärarischen Strassen der Landesausschuss im Einvernehmen mit der politischen Landesstelle die Entscheidung treffen. Mangels einer Einigung zwischen den beiden letzteren sollte das Ministerium des Innern im Einvernehmen mit dem Handelsministerium entscheiden.

Was die den Localbahnen seitens der Staatsverwaltung zuzuwendenden finanziellen Begünstigungen betrifft, so sollte die Regierung nach dem Entwurfe des neuen Gesetzes in Hinkunft auch ermächtigt sein, im Falle der Uebernahme einer Localbahn in den Staatsbetrieb die Betriebsauslagen auf Grund der zu ermittelnden voraussichtlichen Selbstkosten zu pauschaliren. Die Gewährung weitergehender finanzieller Unterstützungen für einzelne Localbahnen von Seiten der Staatsverwaltung durch Gewährung eines Beitrages aus Staatsmitteln oder auf sonstige Weise wurde zwar nach wie vor von der speciell einzuholenden legislativen Ermächtigung abhängig gemacht, jedoch wurden für solche Fälle allgemeine Directiven, von allerdings mehr grundsätzlicher Bedeutung gegeben. Es sollten nämlich derartige finanzielle Unterstützungen nur für solche Localbahnen in Aussicht gestellt werden, bezüglich deren Durchführung die erforderlichen Geldmittel von den Interessenten ungeachtet der von denselben bethätigten Opferwilligkeit nicht vollständig aufgebracht werden können und demnach das Zustandekommen der Bahn von der Gewährung einer staatlichen Unterstützung abhängt. Eine weitere Ergänzung betraf die dem Staate seitens der Localbahn-Unternehmungen einzuräumende Befugnis, die Localbahn oder einzelne Strecken derselben im Wege der Péage gegen angemessene, nöthigenfalls im Enteignungswege festzusetzende Vergütung für an dieselbe anschliessende Staatsbahnlinien zu benutzen.

In Bezug auf die Ausgabe von Prioritäts-Obligationen sollten die bisher in der Regel auferlegten Beschränkungen als ausnahmslose gesetzliche Anordnungen Geltung erlangen. Es sollte nämlich die Ausgabe von Prioritäten bis zur Vollendung und Inbetriebsetzung gänzlich, und auch nach diesem Zeitpunkte insolange ausgeschlossen bleiben, als nicht die Verzinsung und Tilgung in den thatsächlich erzielten und als dauernd gesichert anzusehenden Reinerträgnissen der Bahn ausreichende Bedeckung finden.

Neu war ferner die Bestimmung des Entwurfs betreffend die Umwandlung der im Gesetze vom 13. December 1862 festgesetzten Stempelgebühr von den Personenfahrkarten in eine mit 3% des Fahrpreises sammt Agiozuschlag zu bemessende Procentual-Gebühr.

Die Dauer der für Localbahnen zu gewährenden Befreiung von Steuern und Gebühren, welche im Gesetze vom 25. Mai 1880 auf dreissig Jahre festgesetzt war, sollte auf zwanzig herabgesetzt werden.

Eine baldige Erledigung dieses Gesetzentwurfes war mit Rücksicht auf den vorgeschrittenen Sessionsabschnitt nicht zu erwarten, und sah sich daher die Regierung, da sich die Wirksamkeit des Gesetzes vom 25. Mai 1880 nur bis Ende December 1884 erstreckte, neuerlich veranlasst, um eine Verlängerung der Giltigkeit dieses Gesetzes bis 1. Juli 1886 nachzusuchen. Bis dahin konnte man hoffen, dass die Berathungen über den eingebrachten Gesetzentwurf zum Abschlusse gelangt sein würden. Die Angriffe, welche hiebei die Minorität des Abgeordnetenhauses in Bezug auf die Anwendung des Localbahn-Gesetzes gegen die Regierung gerichtet hatte, wiederholten sich bei Berathung des Gesetzentwurfes über die Verlängerung des Localbahn-Gesetzes in verschärftem Masse, und die Frage, ob die Regierung nicht ihre Befugnisse überschritten habe, nahm alsbald eine gewisse politische Tendenz an. Man machte der Regierung zum Vorwurf, dass sie Bahnen als Localbahnen concessionirt hatte, welche nicht den Charakter von solchen besassen [z. B. St. Pölten-Tulln], und verlangte, dass diejenigen Eisenbahnlinien von der Bewilligung der Regierung ausgenommen werden sollten, welche wesentlich auch dem Transitverkehr zu dienen bestimmt sind, oder sich als Parallelbahnen einer bestehenden Hauptbahn darstellen oder zwei Hauptbahnen verbinden. Solche Linien sollten nur durch besondere Ge-

setze concessionirt werden können. Erst nach langwierigen Debatten wurde der Antrag der Minorität abgelehnt, und die Verlängerung der Giltigkeit des Gesetzes vom 25. Mai 1880 bis 1. Juli 1886 zum Beschlusse erhoben.

Die Reichsraths-Session war inzwischen abgelaufen. In der Thronrede, mit welcher der Kaiser am 26. September 1885 den neugewählten Reichsrath eröffnete, wurden zwar »die Erleichterungen für das Zustandekommen localer Schienenwege« in besonderer Weise betont, jedoch unterblieb vorläufig die Wiedereinbringung der Vorlage vom Jahre 1884. Die Regierung unterzog diese vielmehr einer wiederholten Prüfung, wobei es sich als wünschenswerth herausstellte, sowohl in principiellen Punkten, als auch in Bezug auf mehrere Einzelbestimmungen Abänderungen durchzuführen. Einer bei der Vorberathung der früheren Regierungsvorlage im Eisenbahn-Ausschusse des Abgeordnetenhauses gegebenen Anregung folgend, entschloss sich die Regierung vor Allem, die früher versuchte Einbeziehung der Strassenbahnen einschliesslich der Pferdebahnen in den Geltungsbereich der für Localbahnen aufzustellenden gesetzlichen Normen fallen zu lassen, die Localbahnen und die Strassenbahnen getrennt zu behandeln und die letzteren zum Gegenstande einer besonderen Vorlage zu machen.

Diese Studien nahmen längere Zeit in Anspruch und erst am 18. Juni 1886 wurden zwei Gesetzentwürfe eingebracht, von denen der eine die Bestimmungen für die Anlage und den Betrieb von Localbahnen enthielt, während der andere die Anlage und den Betrieb von Strassenbahnen [Tramways] regelte. Mit diesen beiden Gesetzentwürfen beabsichtigte die Regierung eine abschliessende Regelung des ganzen Local-Eisenbahnwesens im weiteren Sinne und bezweckte insbesondere eine gesetzliche Normirung des Strassenbenutzungs-Rechtes für Localbahnen im engeren Sinne [Dampftramways] selbst gegen den Willen der zur Erhaltung nichtärarischer Strassen Verpflichteten, andererseits die Abtrennung der Pferdebahnen von den Localbahnen im engeren Sinne und die Ueberweisung der ersteren unter die Bestimmungen der Gewerbe-Ordnung bei uneingeschränkter Wahrung der Zuständigkeit der Selbstverwaltungskörper in Bezug auf das Strassenbenutzungs-Recht.

Die nunmehr beantragte gesetzliche Regelung des Localbahnwesens wurde damit begründet, dass, ebensowenig, als es bisher gelungen wäre, eine wissenschaftlich und legislativ ausreichende Begriffsbestimmung für Localbahnen im Allgemeinen aufzustellen, eine ausreichende Unterscheidung zwischen Localbahn und Dampftramway thunlich scheine. Das in technischer Beziehung sich zunächst aufdrängende, anscheinend zur Unterscheidung vollkommen ausreichende charakteristische Merkmal der Dampftramway, das ist die Anlage derselben gleich den Pferdebahnen auf öffentlichen Strassen in solcher Art, dass die Schienen nicht über die Strassenfläche hervorragen und demnach der übrige Strassenverkehr durch die Bahnanlage und deren Betrieb nicht gestört wird, stelle sich in administrativer und verkehrspolitischer Hinsicht als ganz ungenügend heraus, wenn erwogen werde, dass einerseits die als Dampftramways projectirten und als solche bezeichneten Eisenbahnen zumeist nicht auf öffentlichen Strassen angelegt, sondern auf eigenem selbständigen Bahnkörper geführt werden, und dass andererseits auch Localbahnen sich auf längeren oder kürzeren Strecken der bestehenden öffentlichen Strassen unter ganz ähnlichen technischen Voraussetzungen bedienen wie die Dampftramways. Die Dampftramway könne füglich nur als eine, erhebliche Erleichterungen in der Anlage und dem Betriebe zulassende besondere Abart der Localbahn im Allgemeinen angesehen werden, und es sei kein Zweifel, dass alle die Erwägungen, welche für die einheitliche Behandlung des Eisenbahnwesens überhaupt sprechen, sowohl auf Dampftramways als auf Localbahnen, die ganz oder theilweise bestehende öffentliche Strassen benutzen, volle Anwendung finden.

Die Regierung beantragte aus diesen Erwägungen, dass Dampftramways und überhaupt mit mechanischen Motoren betriebene Strassenbahnen, unbeschadet der für diesel-

ben zulässigen weitgehenden gesetzlichen und administrativen Erleichterungen, für Localbahnen erklärt, hingegen Pferdebahnen mit der Bestimmung für den localen Personenverkehr aus dem Gebiete des eigentlichen Eisenbahnwesens ausgeschieden und unter die concessionirten Gewerbe eingereiht werden.

Der Gesetzentwurf, »womit Bestimmungen für die Anlage und den Betrieb von Localbahnen getroffen werden«, schloss sich zum grösseren Theil an die Regierungsvorlage vom Jahre 1884 an.

Wesentliche Abweichungen gegenüber den Bestimmungen des Gesetzes vom Jahre 1880 enthielt der Entwurf nur hinsichtlich Benützung solcher öffentlicher Strassen, die nicht Reichsstrassen sind.

Der Artikel 6 des Gesetzes vom 25. Mai 1880 bestimmte diesfalls, dass die Benutzung solcher Strassen zur Anlage von Localbahnen, insoweit die Inanspruchnahme über das im Eisenbahn-Concessions-Gesetze vorgesehene Mass hinausgehe, nur mit Zustimmung der zur Erhaltung Verpflichteten zulässig sei. Hieraus ergaben sich in volkswirthschaftlicher Beziehung und mit Rücksicht auf die Zwecke der Eisenbahn-Politik nicht zu verkennende Uebelstände. Bei der niedersten Kategorie der Eisenbahnen, nämlich bei den Pferdebahnen, machten sie sich nicht so fühlbar, dass hinsichtlich dieser Bahnen eine Aenderung der geltenden Normen sich als unbedingt nothwendig ergeben hätte. Was dagegen die Localbahnen im engeren Sinne anbelangt [Dampftramways], so konnte bei Aufrechterhaltung des im Gesetze vom 25. Mai 1880 unbeschränkt ausgesprochenen Zustimmungsrechtes der Fall eintreten, dass höhere Interessen der Gesammtheit oder eines beträchtlichen Theiles der Gesammtheit vor Localinteressen zurücktreten müssen. Die Regierung glaubte bei aller Geneigtheit, die Autonomie der Strassenverwaltungskörper, soweit dies nur immer thunlich sei, zu wahren, auf ein Mittel nicht verzichten zu können, welches geeignet schien, unbegründete Ansprüche der autonomen Körperschaften auf das richtige Mass zurückzuführen. Als ein solches Mittel betrachtete die Regierung das Enteignungsrecht. Falls nämlich die Zustimmung der berufenen Behörde zur Strassenbenützung nicht zu erlangen ist, sollte nach dem Vorschlag der Regierung im 1886er Gesetzentwurf, wenn die Gemeinnützigkeit vom Staate anerkannt ist, die Statthalterei durch ein Enteignungserkenntnis aussprechen, dass die Benutzung der Strasse durch die Eisenbahn zulässig sei. Ueber ein vom Strasseneigenthümer etwa gefordertes besonderes Entgelt für die Strassenbenützung sollte der ordentliche Richter entscheiden.

Die Vorlage des Gesetzentwurfes über die Anlage und den Betrieb von Strassenbahnen [Tramways], deren Concessionirung bisher durch das Handelsministerium auf Grund der a. h. Entschliessungen vom 25. Februar 1859 und 8. März 1867 erfolgte, erwies sich vorzugsweise wegen des Mangels ausreichender Bestimmungen über die Benutzung öffentlicher Strassen zur Anlage und zum Betriebe von Strassenbahnen als nöthig. In dem Gesetzentwurfe wurde der gewerbsmässige Betrieb von Strassenbahnen [Tramways], welche mit animalischer Kraft betrieben werden und zur Beförderung im Ortsverkehre dienen, unter die concessionirten Gewerbe, und zwar unter die Unternehmungen für periodischen Personentransport, eingereiht. Auf solche Strassenbahnen sollten künftighin nicht die für Eisenbahnen erlassenen Gesetze und Verordnungen, sondern die allgemeinen Gewerbe-, Bau- und Polizei-Vorschriften Anwendung finden. Unter Ortsverkehr verstand der Gesetzentwurf einen engeren Localverkehr, »das heisst jenen allgemein bekannten tramwayartigen Verkehr, welcher weniger die Verbindung räumlich getrennter Verkehrscentren als vielmehr den Verkehr innerhalb grösserer Gemeindegebiete, geschlossener Ortschaften und deren näherer Umgebung zum Gegenstand hat, welcher Verkehr sich durch zahlreiche, nicht weit von einander entfernte Haltestellen und die vorzugsweise Benutzung des betreffenden Verkehrsmittels auf relativ kurzen Strecken charakterisirt«. Die Vorfrage, ob eine Strassenbahn dem vorgeschriebenen Ortsverkehr zu dienen habe, sollte das Handelsministerium noch vor der Concessions-Ertheilung entscheiden. Die Con-

cessions - Ertheilung bezüglich solcher Strassenbahnen sollte im Allgemeinen der politischen Landesstelle und nur, wenn die Strasse das Verwaltungsgebiet einer politischen Gemeinde überschreitet, dem Ministerium des Innern zustehen. Bei Verleihung der Concession sollte die Zustimmung der zuständigen Strassenbehörden, und zwar bei Reichsstrassen der politischen Landesstelle, bei nichtärarischen öffentlichen Strassen des zur Strassenerhaltung verpflichteten Strassenverwaltungskörpers oder der gesetzlich zur Ertheilung einer solchen Zustimmung berufenen Behörden und Organe vorliegen.

Als die beiden besprochenen Gesetzentwürfe dem Eisenbahn-Ausschusse im Jahre 1886 überwiesen wurden, konnte an eine Erledigung derselben in dem betreffenden Sessionsabschnitte nicht mehr gedacht werden. Da aber die Wirksamkeit des mit Gesetz vom 28. December 1884 verlängerten Localbahn-Gesetzes sich nur bis zum 1. Juli 1886 erstreckte, so war wieder die Gefahr, dass vom 1. Juli an bis zum Zustandekommen eines endgiltigen Gesetzes Steuer- und Gebühren-Begünstigungen für projectirte wichtige Localbahnen im administrativen Wege nicht hätten gewährt werden können. Um dem vorzubeugen, wurde im Eisenbahn-Ausschusse die Nothwendigkeit, noch im laufenden Sessionsabschnitte eine legislative Vorsorge zu treffen, einhellig anerkannt. Ueber den einzuschlagenden Weg gingen jedoch die Meinungen auseinander. Die Minorität beantragte den Erlass eines Special-Gesetzes, in welchem eine Reihe von Localbahnen, deren Zustandekommen in der nächsten Zeit erwartet wurde, aufgezählt waren, dagegen glaubte die Majorität, dass an Stelle der speciellen eine allgemeine Verlängerung der Bestimmungen des Localbahn-Gesetzes dem Hause in Vorschlag gebracht werden sollten. Uebrigens gab auch die Majorität ihrer Ueberzeugung dahin Ausdruck, dass das baldige Zustandekommen eines definitiven Localbahn-Gesetzes, mit allen Mitteln angestrebt werden müsse. Aus diesem Grunde beantragte die Majorität die Frist für die Verlängerung des bestehenden Gesetzes nur auf die Zeit bis Ende des Jahres 1886, also auf einen Termin, innerhalb dessen man den Abschluss der parlamentarischen Verhandlungen über die beiden Regierungsvorlagen erwarten durfte. Nachdem das Abgeordnetenhaus den Minoritätsantrag abgelehnt hatte, wurde die Verlängerung des Gesetzes vom 25. Mai 1880 bis Ende des Jahres 1886 beschlossen und ein Referent bestellt, welcher sofort beim Wiederzusammentritt des Reichsraths seinen Bericht erstatten sollte.

Als der Reichsrath im October 1886 wieder seine Berathungen aufnahm, trat der Eisenbahn-Ausschuss alsbald zusammen, um diesen Bericht entgegen zu nehmen. In demselben waren einige nicht unwesentliche Aenderungen an der Regierungsvorlage vorgenommen worden. Zunächst sollte die Betheiligung der Regierung auch in Form einer Erträgnis- oder Zinsengarantie erfolgen können. In Bezug auf die Benutzung nichtärarischer Strassen wurde für den Fall, dass zwischen den Zustimmungsberechtigten und der Localbahn-Unternehmung hinsichtlich der von dieser angestrebten Benutzung einer nichtärarischen öffentlichen Strasse ein Uebereinkommen nicht zu Stande kommt, der Zusammentritt einer Commission beantragt, bestehend aus dem Präsidenten des Oberlandesgerichts, in dessen Sprengel die Strasse gelegen ist, und aus zwei von diesem Oberlandesgerichte aus seiner Mitte zu wählenden Mitgliedern. Der Entscheidung dieser Commission sollte die Wirkung eines Enteignungs-Erkenntnisses zukommen. Endlich wurde eine Bestimmung beantragt, wonach bezüglich der auf dem Strassenkörper liegenden Strecken von Localbahnen das im § 8 des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes dem Staate vorbehaltene Heimfallsrecht keine Anwendung zu finden hätte und die Regierung ermächtigt wurde, insoweit Theile der bezeichneten Strassenbahn ausserhalb des Strassenkörpers liegen, das Heimfallsrecht des Staates an diesen Theilen des Unternehmens aufzugeben.

Angesichts der Schwierigkeiten, welche bei der Berathung der beiden Gesetzentwürfe hervortraten, musste die Hoffnung auf eine baldige Erledigung derselben vollkommen schwinden. Insbesondere war die vorgeschlagene zwangsweise Benü-

tzung nichtärarischer Strassen Gegenstand der Anfechtung. In einem am 25. April 1887 in Wien abgehaltenen österreichischen Städtetag bezeichnete der Bürgermeister der Stadt Wien die betreffenden Gesetzentwürfe als einen schweren Schlag gegen die Autonomie der Gemeinden, und es wurde eine Resolution gefasst, dass unter allen Umständen an dem freien Verfügungsrechte der Gemeinden über das Strassenwesen festgehalten werden müsse. Der Städtetag wendete sich besonders auch gegen die beantragte Abgrenzung des Begriffes der Pferdebahn gegenüber jenem der Dampftramway. Es wurde darauf hingewiesen, dass jede Strassenbahn durch die Einführung des Güterverkehrs oder durch eine Veränderung des Betriebsmotors der Aufsicht der Strassenverwaltung ohne weiteres entzogen werden könne, wodurch für die Gemeinde eine gefährliche Rechtsunsicherheit entstehen müsste.

Um die seit Anfang des Jahres 1887 bestehende Lücke nicht zum Nachtheil des öffentlichen Verkehrs noch weiter bestehen zu lassen, entschloss sich der Ausschuss, die finanziellen nebst einigen anderen, keinem Widerspruch begegnenden Bestimmungen der Regierungsvorlage herauszuheben und dem Abgeordnetenhause in Form eines besonderen Gesetzentwurfes mit der Geltungsdauer bis 1890 vorzulegen. Hiedurch sollte dem öffentlichen Verkehrsbedürfnisse Rechnung getragen, zugleich aber dem Ausschusse die nöthige Zeit zum Studium der übrigen Bestimmungen der Regierungsvorlage gegeben werden. Das Abgeordnetenhaus stimmte diesem Antrage zu und auch das Herrenhaus zeigte sich mit dieser wiederum vorläufigen Lösung der Localbahnfrage einverstanden. Das bezügliche Gesetz wurde unter dem 17. Juni 1887, R.-G.-Bl. Nr. 81, verlautbart.

Die Bestimmungen dieses Gesetzes sind mit denjenigen des Gesetzes vom 25. Mai 1880 im Wesentlichen übereinstimmend. Neu sind die Bestimmungen wegen Umwandlung des Fahrkartenstempels in eine Procentual-Gebühr [siehe oben] sowie wegen Ermächtigung der Regierung bei Einmündung von Localbahnen in staatlich betriebene Hauptbahnen, die Localbahnen von der Beitragsleistung für die Erweiterung der Anschluss-Stationen und für die Besorgung des Stationsdienstes daselbst zu entheben.

Die Dauer der Steuer- und Gebührenbefreiungen wurde mit höchstens 30 Jahren bemessen.

Die Ausgabe von Prioritätsobligationen, worüber im Gesetz vom Jahre 1880 keine Bestimmungen enthalten waren, ist nach dem Gesetze vom 17. Juni 1887 insolange ausgeschlossen, als die Verzinsung und Tilgung derselben nach der Anschauung der Regierung nicht dauernd gesichert erscheint. Mit Rücksicht auf die Erfahrungen, welche man mit dem Goldagio gemacht hatte, wurde ferners bestimmt, dass derlei Prioritäten nur auf österreichische Währung lauten dürfen.

Für das Strassenbenutzungsrecht sind im Gesetze vom Jahre 1887 dieselben Bestimmungen wie im Gesetze vom 25. Mai 1880 beibehalten. Im Hinblicke auf die Verhältnisse in Niederösterreich wurde jedoch in das neue Gesetz die weitere Bestimmung aufgenommen, dass dort, wo bestehende Gesetze dies vorschreiben, die Benützung von öffentlichen Strassen zu Localbahnzwecken [Reichsstrassen ausgenommen] nur mit Zustimmung der gesetzlich hiezu berufenen Behörden oder Organe zulässig ist.

Weiters wurde verfügt, dass die Bestimmung darüber, ob für einzelne Localbahnen, deren Nothwendigkeit oder Nützlichkeit ausser Zweifel steht, bezüglich welcher jedoch dargethan erscheint, dass die Interessenten ausser Stande sind, die erforderlichen Geldmittel zur Gänze aufzubringen, von Seiten der Staatsverwaltung etwa nebst den oder statt der im vorliegenden Gesetze vorgesehenen noch andere finanzielle Unterstützungen, welche nicht im administrativen Wirkungskreise gelegen sind [wie insbesondere die Gewährung eines Beitrages aus Staatsmitteln, eine Betheiligung des Staates an der Capitalsbeschaffung etc.], zugestanden werden können, — einem in jedem einzelnen Falle zu erlassenden besonderen Gesetze vorbehalten bleibt. Dabei sollte als Grundsatz gelten, dass der Gewährung derartiger finanzieller Unterstützungen

von Seiten des Staates eine den individuellen Verhältnissen entsprechende Betheiligung des Landes, der Gemeinden und sonstigen Interessenten an dem Localbahn-Unternehmen vorauszugehen habe. Diese Betheiligung kann erfolgen: durch unentgeltliche Abtretung von Grund und Boden an die Localbahn-Unternehmung, beziehungsweise durch Uebernahme der von derselben für die Grunderwerbung aufzuwendenden Kosten, durch unentgeltliche Lieferung von Baumaterialien, Betheiligung an der Capitalsbeschaffung, Zusicherung einer Erträgnis- oder Zinsengarantie etc. Endlich wurde durch das 1887er Gesetz Unetrnehmungen normalspuriger Localbahnen, für welche die im Gesetze vorgesehenen Befreiungen von Stempeln, Gebühren und Steuern, beziehungsweise die dort vorgesehenen anderweitigen finanziellen Begünstigungen [Betheiligung des Staates an der Capitals-Beschaffung u. dgl.] eingeräumt worden sind, — unbeschadet des bei der Concessions-Ertheilung der Staatsverwaltung vorzubehaltenden Rechtes, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung unter den in der Concession festzustellenden Bedingungen jederzeit einzulösen, — die Verpflichtung auferlegt, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Localbahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Localbahn gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

Das Local- und Kleinbahn-Gesetz vom 21. December 1894. Schon bei der parlamentarischen Behandlung des Gesetzes vom 27. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 198, womit die Wirksamkeit des 1887er Localbahn-Gesetzes bis Ende 1894 erstrekt wurde, wurde allseits der Ueberzeugung Ausdruck gegeben, es sei die beabsichtigte gesetzliche Neuregelung nicht lediglich auf eine Revision der Bestimmungen des geltenden Localbahn-Gesetzes zu beschränken, sondern vielmehr aus sachlichen Gründen dringend geboten, an der Hand der im Gegenstande gesammelten praktischen Erfahrungen, und unter Bedachtnahme auf den Stand der einschlägigen Gesetzgebung im Auslande, wie nicht minder der theoretischen Forschung ein neues, den erhöhten Anforderungen der Gegenwart entsprechendes Localbahn-Gesetz ins Leben zu rufen.

Für die Vorbereitung eines solchen Gesetzes hatte das Abgeordnetenhaus in seiner Sitzung vom 9. März 1893 der Regierung in der Form einer Resolution eine Richtschnur gegeben, und zwar wurde die Regierung aufgefordert:

1. Eine reichsgesetzliche Erweiterung und Vermehrung der Zugeständnisse und Erleichterungen für den Bau von Localbahnen der verfassungsmässigen Behandlung zuzuführen;

2. behufs Sicherstellung bauwürdiger Localbahnen die angemessenen Credite in Anspruch zu nehmen, weiters über andere ihr vorliegende Projecte nach dem Ergebnisse ihrer Prüfung zu entscheiden sowie Vorarbeiten für seitens der Interessenten empfohlene Bahnverbindungen durch fachliche Mitwirkung nach allen Kräften zu fördern;

3. die systematische Vervollständigung des Localbahnnetzes überhaupt in ernste Erwägung zu ziehen und hierüber dem Abgeordnetenhause im Herbste laufenden Jahres Mittheilung zu machen.«

Dem in der Resolution ausgedrückten Wunsche nach einer kräftigeren Förderung des Localbahnwesens in finanzieller und administrativer Beziehung war die Regierung, einerseits durch die mit der Gesetzesvorlage, betreffend die im Jahre 1894 sicherzustellenden Localbahnen, eingeleitete Action zur alljährlichen legislativen Sicherstellung eines grösseren Complexes solcher Bahnlinien *) und anderer-

*) Diese Gesetzvorlage wurde als Gesetz vom 22. Juni 1894, R.-G.-Bl. Nr. 129, verlautbart. Vgl. ferner die Gesetze über die in den Jahren 1895 und 1896 sicherzustellenden Localbahnen vom 19. Juni 1895, R.-G.-Bl. Nr. 83 und vom 21. Juli 1896, R.-G.-Bl. Nr. 141. Bezüglich der im Jahre 1898 sicherzustellenden Localbahnen wurde eine ähnliche Regierungsvorlage überreicht und mit einigen Abänderungen von beiden Häusern angenommen.

seits durch eine Reihe von Verwaltungsmassregeln nachgekommen, welche — wie die Errichtung eines eigenen Localbahn-Amtes im Handelsministerium und bei der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen — die individuelle und beschleunigte Behandlung der auf Localbahnen bezughabenden amtlichen Agenden verbürgen sollten.

Ebenso war die Regierung bemüht, das in der Resolution angeregte planmässige Vorgehen bei der künftigen Ausgestaltung des Localbahnnetzes durch die Aufstellung entsprechender allgemeiner Grundsätze für das Zusammenwirken des Staates und der Länder auf dem bezeichneten Gebiete des Verkehrswesens anzubahnen; insbesondere hat das Handelsministerium zu diesem Zwecke den Vertretungen derjenigen wirthschaftlich vorgeschrittenen Länder, welche bisher einer landesgesetzlichen Organisation des Localbahnwesens entbehrten, die Schaffung einer solchen unter Hinweis auf die Erfolge der gleichartigen Einrichtungen in Steiermark und Böhmen und auf die gleichartigen Bestrebungen Galiziens mit allem Nachdrucke nahegelegt. [Vgl. wegen dieser Gesetze weiter unten.]

Was die in der Resolution enthaltene Aufforderung zur Erweiterung und Vermehrung der Zugeständnisse und Erleichterungen für den Bau von Localbahnen anbelangt, so war schon bei der Berathung dieses Resolutions-Antrages im Abgeordnetenhause von Seite des damaligen Handelsministers die Erklärung abgegeben worden, dass die Regierung die obige Aufforderung als Richtschnur für die geplante Reform des Localbahn-Gesetzes vom 17. Juni 1887, R.-G.-Bl. Nr. 81, mit umso grösserer Bereitwilligkeit acceptire, als sie in Erkenntnis der Nothwendigkeit einer erheblichen Ausdehnung der fraglichen Begünstigungen schon bei einem früheren Anlasse mit einschlägigen Gesetzesvorschlägen hervorgetreten sei, ohne dass dieselben aber die Zustimmung der gesetzgebenden Körperschaften erlangt hätten.

Bevor an die Ausarbeitung des Entwurfes eines neuen Localbahn-Gesetzes geschritten wurde, erschien es geboten, jene im gesetzlichen Wege sicherzustellenden, beziehungsweise neu einzuführenden Zugeständnisse und Erleichterungen in Bezug auf die Vorbereitung, die Anlage und den Betrieb von Local- und Strassenbahnen im einzelnen klarzustellen, auf welche in den betheiligten Fach- und Interessentenkreisen besonderer Werth gelegt wurde. Zu diesem Zwecke wurde bei denjenigen Factoren, welche Gelegenheit hatten, sich mit der Frage der Förderung des heimischen Localbahnwesens in eingehender Weise zu beschäftigen und in dieser Richtung Erfahrungen zu sammeln, so bei den Landesausschüssen, bei den Verwaltungen von Haupt- und Localbahnen, dann bei Fachvereinen, Bauunternehmern und Experten eine schriftliche Umfrage eingeleitet, welche eine Fülle von Anregungen zu Tage gefördert hat.

Das Ergebnis der gedachten Enquête, in welcher die von dem Vereine zur Förderung des Local- und Strassenbahnwesens und von dem Verbande der österreichischen Localbahnen abgegebenen Gutachten ihrem inneren Werthe nach den hervorragendsten Platz einnahmen, lässt sich in Folgendem zusammenfassen:

1. Der in der österreichischen Localbahn-Gesetzgebung von Anbeginn festgehaltene Grundsatz der Allgemeinheit der für Localbahnen geltenden Normen und ihrer Anpassungsfähigkeit an die besonderen Fälle hat sich vollauf bewährt und wäre derselbe daher auch in dem neu zu erlassenden Gesetze aufrecht zu erhalten.

2. Es erscheint wünschenswerth, dass künftighin bei der administrativen Behandlung projectirter oder schon im Betriebe stehender Localbahnen eine schärfere Individualisirung und die weitestgehende Vereinfachung, insbesondere im Sinne der Einschränkung der bau- und betriebstechnischen Anforderungen auf das geringste nach den concreten Verkehrsverhältnissen zulässige Mass platzgreife, weshalb es sich empfiehlt, das Localbahnwesen vom Hauptbahnwesen grundsätzlich zu trennen und für ersteres einen selbständigen Organismus im Rahmen der Aufsichtsbehörden zu schaffen.

3. Das angestrebte Ziel der baldigen intensiven Vervollkommnung des heimi-

schen Localbahnwesens kann aber nur dann erreicht werden, wenn der Staat sowie die Länder und die sonstigen autonomen Körperschaften sich zur Uebernahme von finanziellen Risiken und Opfern entschliessen, welche das bisher übliche Ausmass beträchtlich übersteigen, und wenn zugleich das durch die legislative Behandlung erschwerte Verfahren bei Erwirkung staatlicher Beihilfen durch eine angemessene Erweiterung des administrativen Wirkungskreises der Regierung thunlichst vereinfacht und beschleunigt wird.

Die auf Grund des obigen Enquête-Ergebnisses und an der Hand gesammelter Erfahrungen von Seite der Regierung vorgenommene Ueberprüfung der Bestimmungen des Localbahn-Gesetzes vom 17. Juni 1887, liess eine durchgreifende Revision desselben in wichtigen principiellen Punkten, wie nicht minder in zahlreichen Einzelbestimmungen als nothwendig erkennen. Aus den einschlägigen Berathungen der betheiligten Fachministerien, an welchen auch das Reichs-Kriegsministerium theilgenommen hatte, ging sodann der, seitens der Regierung dem Abgeordnetenhause in der Sitzung vom 27. October 1894 vorgelegte Entwurf eines Gesetzes, »womit Bestimmungen über die Anlage und den Betrieb von Localbahnen und Kleinbahnen getroffen werden«, hervor, welcher mit geringfügigen Abänderungen von beiden Häusern angenommen und als Gesetz vom 21. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, verlautbart wurde.

Das neue Gesetz verlegt den Schwerpunkt der Action aus dem Reichsrathe in die Landtage. In der Begründung desselben sprach die Regierung offen aus, dass angestrebt wurde, künftighin bei Förderung des Localbahnwesens das Schwergewicht der Action in die finanzielle Mitwirkung der Königreiche und Länder zu verlegen, von deren Vertretungen und Organen füglich eine genaue Kenntnis der obwaltenden besonderen Verhältnisse, eine richtige Beurtheilung der Bedeutung der einzelnen Bahnprojecte für die Landesinteressen und eine intensivere Fühlung mit den unmittelbaren Interessentenkreisen gewärtigt werden kann, und die demnach vorzugsweise berufen erscheinen, die Finanzirung der im Landesinteresse wichtigen Localbahn - Projecte aus Landesmitteln, beziehungsweise auf Grund einer Landesgarantie zu ermöglichen oder zu erleichtern. Hiebei bringt das Gesetz die Rechte und Pflichten der Länder mit jenen des Staates, die Aufgaben der ersteren mit jenen des letzteren in eine gesunde, das Ganze fördernde Uebereinstimmung.

Das 1894er Gesetz gliedert sich in zwei Theile; der erste Theil betrifft die Localbahnen, der zweite die Kleinbahnen. Unter letztere fallen alle jene dem öffentlichen Verkehre dienenden Localbahnen von ganz untergeordneter Bedeutung, die ohne Verbindung mit einer Eisenbahn höherer Ordnung oder mit einseitigem Anschlusse an eine solche, den örtlichen Verkehr in einer Gemeinde oder zwischen benachbarten Gemeinden vermitteln. Die Regierung hielt ihrerseits an dem Grundsatze fest, dass für die verschiedene legislatorische Behandlung der Localbahnen weder die Benützung einer Strasse als Bahnkörper, noch die Art des Motors, sondern lediglich die Grösse der wirthschaftlichen Bedeutung massgebend sein könne.

Was zunächst die L o c a l b a h n e n betrifft, so soll sich nach dem 1894er Gesetze der Staat in zweifacher Hinsicht an der finanziellen Förderung des Localbahnwesens betheiligen; zunächst auf eine mehr indirecte Weise, indem er durch die Gewähr weitgehender Begünstigungen finanzieller Art einerseits die nothwendige, streng öconomische Gebarung bei der Anlage solcher Bahnen kräftig unterstützt und andererseits die Geldbeschaffung hiefür verbilligt und erleichtert; sodann aber ist auch eine directe Betheiligung des Staates an der Capitals-Erstellung in Aussicht genommen.

In ersterer Beziehung kommt die Befreiung von Stempeln, Gebühren und Steuern in Betracht. Das Gesetz geht in der Gewährung solcher Begünstigungen über die Bestimmungen des früheren Localbahn-Gesetzes hinaus; die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für Verträge, Eingaben, Urkunden und Amts-

handlungen soll nicht mehr mit der Eröffnung des Betriebes und jene zum Zwecke der Grunderwerbung, des Baues und der Instruirung der Bahn mit dem Schlusse des ersten Betriebsjahres erlöschen, es sollen vielmehr die Befreiungen zum Zwecke der Capitals-Beschaffung, der Sicherstellung der Capitals-Verzinsung und des Betriebes, sowie zum Zwecke des Baues und der Instruirung der Bahn bis zum Schlusse des ersten Betriebsjahres, zum Zwecke der Grundeinlösung bis zum Schlusse des dritten Betriebsjahres dauern. Die Begünstigungen sollen ferner für die Zahlungsbestätigungen der Bauunternehmer und Lieferanten Geltung haben, wenn sich diese auf Ausführungsarbeiten an den Localbahnen beziehen; im Weiteren soll diese Begünstigung auch auf die Ausgabe von Actien und Prioritäts-Obligationen mit Einschluss der Interimsscheine zum Zwecke der Capitals-Beschaffung für späterhin von der Regierung als erforderlich erkannte Erweiterungsbauten und Nachschaffungen erstreckt werden und auf die von dem Concessionär herzustellenden Schleppbahnen und sonstigen Nebenanlagen, die einen integrirenden Bestandtheil des Unternehmens bilden, Anwendung finden. Das Gesetz gewährt die Steuerbefreiung auf die Dauer von 25 Jahren [nach dem früheren Gesetze konnte die Steuerbefreiung auf höchstens 30 Jahre ertheilt werden, und war es der Regierung überlassen, diesen Zeitraum einzuhalten oder abzukürzen]. Als eine speciell zu betonende Begünstigung, die auch bestehenden Localbahnen und den betriebführenden fremden Verwaltungen zugestanden werden kann, erscheint die Gestattung, die Stempelgebühr für Personen-Fahrkarten in eine Procentual-Gebühr umzuwandeln, die mit 3% zu bemessen und von den Reisenden einzuheben ist.

Um auch die Königreiche und Länder und neben ihnen die grossen Geldinstitute für das Localbahnwesen zu interessiren und durch ihre thatkräftige Mitwirkung die für den Ausbau des Localbahnnetzes erforderlichen Capitalien auf möglichst billige Weise herbeizuschaffen, gewährt das Gesetz die Gebührenfreiheit für die Ausgabe und die eventuelle bücherliche Sicherstellung von Obligationen solcher Anlehen, die von einzelnen Königreichen und Ländern zum gedachten Zwecke mit Genehmigung der Staatsverwaltung und unter der besonderen Aufsicht derselben ausgegeben werden, sowie auch für Schuldverschreibungen, die in gleicher Absicht von einer mit der Garantie eines Landes ausgestatteten Anstalt [Landesbank] oder von anderen hiezu befugten Creditinstituten, beziehungsweise selbständigen Abtheilungen der letzteren ausgegeben werden, respective auch für die Coupons dieser Titel.

Das Gesetz sorgt dafür, dass einerseits der Werth und das Ansehen dieser letzterwähnten Schuldverschreibungen beim Publicum durch das Zugeständnis weitgehender Verwendbarkeit gehoben wird und dass andererseits ihre Sicherheit in ausreichendem Masse gewährleistet und ihre Verwendung zu Speculationszwecken unreeller Art ausgeschlossen erscheint. Im Hinblick hierauf behandelt das Gesetz sehr eingehend die Bedingungen für die Fundirung dieser Schuldverschreibungen, wie auch die Voraussetzungen, unter welchen dieselben zur fruchtbringenden Anlegung von Capitalien der Stiftungen, des Postsparcassen-Amtes, der unter öffentlicher Aufsicht stehenden Anstalten, von Pupillar-, Fideicommiss- und Depositengeldern, dann zu Dienst- und Geschäftscautionen verwendbar sind.

Was die directe Antheilnahme der Regierung an der Capitals-Beschaffung für Localbahnen anbelangt, so beschränkt sich das Gesetz darauf, die Fälle, in denen eine solche zulässig ist und den Modus, nach welchem sie stattfinden kann, vorzuzeichnen. Ausser der von Fall zu Fall durch ein Gesetz zu bestimmenden Unterstützung von Localbahnen, deren wirthschaftliche oder militärische Bedeutung ausser Zweifel steht, bezüglich welcher jedoch dargethan erscheint, dass die Interessenten die erforderlichen Geldmittel nicht aufbringen können, durch Zusicherung einer Erträgnis-Garantie oder durch Uebernahme von Stammactien nimmt das Gesetz, indem es über das frühere Gesetz hinausgeht, eine ähnliche Unterstützung und speciell eine Beitragsleistung à fonds perdu oder durch Ueber-

nahme von Titres auch für Localbahnen in Aussicht, durch deren Anlage und Betrieb der Staatsverwaltung ziffermässig bestimmbare Vortheile erwachsen. Die Höhe dieser Beitragsleistung darf der Höhe der letzteren gleichkommen; über das Mass der alljährlich zu gewährenden Summe der Unterstützungen oder über das Verhältnis des für eine Localbahn zu genehmigenden Beitrages zu den gesammten Anlagekosten derselben finden sich im Gesetze keine Bestimmungen.

An weiteren, den Localbahnen zu gewährenden Begünstigungen führt das Gesetz die zulässigen, im Wesentlichen schon im Gesetze vom Jahre 1887 enthalten gewesenen Erleichterungen in Bezug auf die Vorarbeiten, den Bau und die Ausrüstung an. Aus dem erwähnten Gesetze wurden auch die Befreiungen von der Postbeförderung und dem Ersatze des aus der polizeilichen und gefällsämtlichen Ueberwachung erwachsenden Mehraufwandes, sowie von der unentgeltlichen Herstellung und Erhaltung von Amtslocalitäten übernommen. Auch die im Gesetze vom Jahre 1894 der Regierung ertheilte Ermächtigung, Ausnahmen von den Bestimmungen rücksichtlich der Maximal-Tarife für die Personen-Beförderung, sowie von den sonstigen gesetzlichen Tarif- und Transportbestimmungen eintreten zu lassen, fand sich bereits im 1887er Gesetze vor.

Weitere erleichternde Bestimmungen betreffen die Uebernahme der Localbahnen in den Staatsbetrieb unter ausserordentlich günstigen Modalitäten, die Ausführung der nothwendigen Anlagen in den Anschlussstationen, die Beistellung von Bau- und Betriebsmaterialien, Inventargegenständen und Fahrbetriebsmitteln durch die Staatseisenbahn-Verwaltung gegen Vergütung der Selbstkosten oder unentgeltlich oder gegen Refundirung in Titres der Unternehmung; die Beförderung aller Bau- und Betriebsmaterialien wie der Fahrbetriebsmittel auf den Staatsbahnen zu ermässigten [Regie-] Frachtsätzen und schliesslich die Benützung von Reichsstrassen zur Anlage der Bahnen unter wesentlich erleichterten Bedingungen. Von diesen Erleichterungen verdienen jene hinsichtlich der Betriebsübernahme und der Strassenbenützung nähere Beachtung. Die erstere kann in zweifacher Weise erfolgen: Für Rechnung des Concessionärs gegen Vergütung der Selbstkosten, welche, insolange als dies zur Verzinsung und Amortisation des Anlage-Capitales erforderlich ist, die Central-Verwaltungskosten mit Vergütungsquoten für den Erhaltungs- und Verkehrsdienst in den Anschlussbahnhöfen nicht in sich begreifen dürfen, oder auch für eigene Rechnung des Staates gegen Zahlung einer fixen Pachtrente, falls deren Bedeckung aus den Reinerträgnissen der Localbahn gesichert erscheint. Eventuell darf auch eine Stundung der zu leistenden Betriebskosten-Vergütung zugestanden werden, sofern hiedurch nicht eine dauernde Belastung des Staatsschatzes zu besorgen steht. — Die Benützung der Reichsstrassen ist im Grossen und Ganzen nur von der Aufrechthaltung der Sicherheit und der Wahrung der militärischen Interessen abhängig gemacht. Die allgemeine Zulässigkeit derselben spricht das Gesetz nicht aus; Zulässigkeit und Bedingungen der Strassenbenützung sollen im einzelnen Falle durch die politische Landesbehörde im Einvernehmen mit dem Reichs-Kriegsministerium und der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen, beziehungsweise in zweiter Instanz vom Ministerium des Innern im Einvernehmen mit dem Handelsministerium festgestellt werden. Ausser dem Mauthgefälle soll für die Strassenbenützung kein besonderes Entgelt gefordert werden; für die Verstärkung und Erhaltung von Kunstbauten, für die Reinigung der Gräben und Bankette etc. soll die Localbahn-Unternehmung nur insoweit herangezogen werden, als die bezüglichen Kosten durch den Bestand der Bahnanlage verursacht werden. Das Expropriationsrecht für nichtärarische Strassen spricht das Gesetz nicht aus, und zwar — wie der Motivenbericht näher erläutert — in Rücksichtnahme auf die erforderliche strenge Wahrung der Landes- und Gemeinde-Autonomie und auf die in einigen Kronländern erlassenen Bestimmungen, wonach die Competenz zur Feststellung der Modalitäten

für die Benützung von Bezirks- und Gemeindestrassen zu Bahnanlagen den Landesausschüssen übertragen wird. Die Regierung wendet sich in dem erwähnten Berichte ausdrücklich an die Landesvertretungen, indem sie die Hoffnung ausspricht, dass sie auch ihrerseits nicht säumen werden, »im Wege der Landesgesetzgebung die für die gesunde Entwicklung derartiger Transportmittel so wichtige Benützung öffentlicher, nichtärarischer Strassen in jeder thunlichen Weise zu fördern und zu erleichtern«.

Billig und gerecht erscheint es, dass der Staatsverwaltung für die Gewährung wichtiger Begünstigungen auch wichtige Vorrechte gegenüber den Localbahnen vorbehalten bleiben. Das Gesetz nennt als solche: Das Recht, die concessionirte Bahn jederzeit einlösen zu können, ferner die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder erst herzustellenden, vom Staate betriebenen Bahnen in der Art, dass unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung über dieselbe verkehren dürfen [vgl. Gesetz von 1887] sowie das Recht, im Mobilisirungs- und Kriegsfalle den Betrieb ohne Anspruch auf Entschädigung einzustellen.

Der zweite Theil des Gesetzes ist den Kleinbahnen [Tertiärbahnen] gewidmet. Diese Bahnen bilden nach dem Gesetze keinen besonderen Typus von Verkehrsmitteln, sondern lediglich eine Unterart von Localbahnen, charakterisirt durch die untergeordnete Bedeutung für den Verkehr und durch ihre Eigenschaft als vorwiegend private Erwerbs-Unternehmungen [als Beispiele von Kleinbahnen führt das Gesetz an: normal- und schmalspurige Zweigbahnen, Strassenbahnen mit Dampf- oder elektrischen Betrieb, anderen mechanische Motoren oder animalischer Kraft, Seilbahnen u. dgl.]. Auf dieser Anschauung basiren die Bestimmungen des Gesetzes, welche die Anordnungen für Localbahnen auch für die Kleinbahnen anwendbar erklären, sie aber in zweckentsprechender Weise ergänzen. Zunächst handelt es sich um wesentliche Reduction der Lasten und Beschränkungen, welche den Kleinbahnen im öffentlichen Interesse auferlegt werden müssen. Der Concessions-Vorgang wird bedeutend vereinfacht, indem die Anerkennung einer Bahn als Kleinbahn und die Ertheilung der Concession dem Handelsministerium im Einvernehmen mit den anderen Ministerien und dem Reichs-Kriegsministerium vorbehalten bleibt; die Concessionsdauer ist für autonome Körperschaften mit höchstens 90 Jahren, für andere Concessionäre mit höchstens 60 Jahre zu bemessen. Die staatliche Einflussnahme auf den Bau und die Betriebseinrichtungen hat ausschliesslich vom Standpunkte der öffentlichen Sicherheit und der Wahrung der gesetzlich anerkannten Rechte dritter Personen zu erfolgen; die Uebernahme von Leistungen zu Gunsten der Militärverwaltung kann nur in dem durch die Bahnanlage und die Betriebseinrichtungen vorgezeichneten Ausmasse gefordert werden; von unentgeltlichen Leistungen für öffentliche Zwecke sind die Kleinbahnen enthoben. Den Fahr- und Frachtpreisen ist die erforderliche Beweglichkeit gesichert; ihre Festsetzung ist der Kleinbahn-Unternehmung überlassen, nur wird die vollkommen gleichmässige Behandlung aller Reisenden und Verfrächter gefordert. Tarifänderungen sind mindestens acht Tage, Refactien drei Tage vor ihrer Einführung zu veröffentlichen. Wenn die Bahn in zwei aufeinanderfolgenden Jahren aus den eigenen Erträgnissen das Anlage-Capital mit wenigstens 6% verzinst hat, kann die Regierung ermässigte Maximaltarife festsetzen, allerdings unter Beachtung aller einschlägigen Interessen. Die Procentual-Gebühr, welche an Stelle des Personenfahrkartenstempels treten kann, ist auf 1% des Fahrpreises ermässigt.

Auf das staatliche Einlösungsrecht sowie auf das Heimfallsrecht leistet der Staat bei den Kleinbahnen Verzicht, andererseits ist die Dauer der für Localbahnen normirten Steuerbefreiung in der Regel auf 15 Jahre herabgesetzt.

Die Schlussbestimmungen des Gesetzes ermächtigen die Regierung, die Vorschriften für die Vorbereitung, die Anlage und den Betrieb von Localbahnen und Kleinbahnen im Wege der Verordnung zu erlassen. Der Regierung ist in

dieser Hinsicht ein grosser Spielraum gegeben. Das Gesetz trat am 1. Januar 1895 in Wirksamkeit; seine Wirksamkeit dauert bis 31. December 1904.

Die Landesgesetze zur Förderung des Localbahn-Baues. Wie schon an früherer Stelle erwähnt wurde, geht die Tendenz des neuen Localbahn-Gesetzes dahin, die Königreiche und Länder in erster Linie für das Localbahnwesen zu interessiren und durch ihre thatkräftige Mitwirkung den Bau von Localbahnen zu fördern. Diesen Intentionen ist die Landesgesetzgebung in einer Anzahl von Kronländern in vollem Masse gerecht geworden. Bereits vor Erlassung des neuen Localbahn-Gesetzes waren zunächst in Steiermark, dann in Böhmen und Galizien besondere Gesetze betreffend die Förderung des Eisenbahnwesens niederer Ordnung erlassen worden. Das älteste dieser Gesetze ist jenes für Steiermark vom 11. Februar 1890, L.-G.-Bl. Nr. 22. Die Grundzüge dieses Gesetzes lassen sich dahin zusammenfassen, dass die Ausführung der im allgemeinen Landesinteresse gelegenen Localbahnen, falls die dabei betheiligten Interessenten ausser Stande sein sollten, die erforderlichen Geldmittel aufzubringen, durch die Landesvertretung zu geschehen habe, dass weiters die Bau- und Betriebs-Concession entweder von dieser selbst erworben oder die von Privat-Unternehmungen erworbenen Concessionen zur Durchführung gebracht werden. Das Land Steiermark hat zu diesem Zweck einen gesondert zu verwaltenden, im Wege eines Landeseisenbahn-Anlehens zu beschaffenden Localeisenbahn-Fonds im Höchstbetrage von 10,000.000 fl. zu bilden. Dieser Fonds kann zum Bau von Localbahnen nur dann herangezogen werden, wenn die Interessenten, dann der Staat oder beide zusammen wenigstens ein Drittel des Gesammterfordernisses à fonds perdu oder durch Uebernahme von Stammactien zum vollen Nennwerth zusichern, oder wenn von denselben auf Concessionsdauer die Verpflichtung übernommen wird, für den Fall, dass die Betriebsüberschüsse der Localbahn zur Bedeckung der 4%igen Verzinsung, und der Tilgungsquote nicht hinreichen, Zuschüsse bis zu $^3/_8$ des Gesammterfordernisses zu leisten. Die unmittelbare Ueberwachung des Betriebes erfolgt durch das auf Grund des Gesetzes vom 11. Februar 1890 errichtete Landeseisenbahn-Amt, unbeschadet des den Staatsorganen gesetz- oder concessionsmässig zustehenden Aufsichtsrechtes. Der Betrieb solcher Localbahnen ist in der Regel durch die angrenzenden Bahnen, eventuell in eigener Regie zu führen.

Das für Böhmen erlassene Gesetz vom 17. December 1892, L.-G.-Bl. Nr. 8 ex 1893, beruht auf anderer Grundlage als das steiermärkische. Nach dem böhmischen Gesetze soll die Ausführung von Bahnen niederer Ordnung zunächst vom Lande durch Garantirung der Verzinsung und Tilgung der Prioritäts-Obligationen, durch Gewährung von Darlehen, durch Uebernahme von Prioritäts- oder Stammactien oder endlich durch die in der Verwaltung des Landes zu bewirkende Durchführung des Baues gefördert werden. Wenn seitens der Interessenten und des Staates oder seitens eines von beiden Theilen Beiträge zu den Baukosten von wenigstens 25% à fonds perdu oder gegen Ueberlassung von Stammactien des Unternehmens zum vollen Nennwerthe zugesichert werden, oder auf Concessionsdauer die Verpflichtung übernommen wird, zur Deckung der Zinsen und der Tilgungsquote des Anlage-Capitals bis zu mindestens $^3/_8$ der erforderlichen Jahresrente zu leisten, so hat das Land entweder durch Garantirung eines bestimmten, 4% nicht übersteigenden Zinsertrages und der Tilgung der Prioritäts-Obligationen, deren Gesammtsumme 70% des Bauaufwandes nicht zu überschreiten hat, oder Gewährung eines verzinslichen Darlehens bis zur selben Höhe, an der Erbauung der Bahn theilzunehmen. Ausserdem kann das Land sich durch Garantirung der Zinsen bis zu 4% von den zur Ergänzung des Bauaufwandes auszugebenden Prioritätsactien im vollen Nennwerthe betheiligen. Die Ausführung der vom Standpunkte des allgemeinen Landesinteresses erforderlichen Bahnen kann auf Grund eines Beschlusses des Landtages und einer vom

Landesausschusse zu erwirkenden Concession durch das Land erfolgen. Hiebei werden die Baukosten durch Ausgabe von, mit höchstens 4% verzinslichen Schuldverschreibungen gedeckt. Der Betrieb soll im Allgemeinen an die Staatseisenbahn-Verwaltung oder an eine anschliessende Privatbahn verpachtet werden, oder eventuell unbeschadet des gesetz- und concessionsmässigen Einlösungsrechtes des Staates für Rechnung der Bahngesellschaft oder des Landes in dessen Regie geführt werden.

Das Landesgesetz für Galizien vom 17. Juli 1893, L.-G.-Bl. Nr. 42, das letzte derartige Gesetz, welches vor Erlassung des neuen Localbahn-Gesetzes zu Stande kam, ist im Wesentlichen dem Gesetze für Böhmen nachgebildet. Aehnliches gilt auch von denjenigen Landesgesetzen zur Förderung des Eisenbahnwesens niederer Ordnung, welche dem neuen Localbahn-Gesetze nachgefolgt sind. Es sind dies das Gesetz für Salzburg vom 12. Mai 1895, L.-G.-Bl. Nr. 18, für Mähren vom 16. Mai 1895, L.-G.-Bl. Nr. 54, für Oesterreich unter der Enns vom 28. Mai 1895, L.-G.-Bl. Nr. 32, für Schlesien vom 3. Juni 1895, L.-G.-Bl. Nr. 45, für Oesterreich ob der Enns vom 22. Juni 1895, L.-G.-Bl. Nr. 20, endlich für Krain vom 17. Januar 1896, L.-G.-Bl. Nr. 7.

Die Landesgesetze weisen in ihren Einzelheiten manche Verschiedenheiten auf. So ist nach dem galizischen Gesetze die in allen anderen Gesetzen zugelassene Gewährung einer Landesgarantie für die Verzinsung nicht vorgesehen. Darlehen à fonds perdu werden nur nach den Gesetzen für Niederösterreich, Salzburg, Mähren, Schlesien, Galizien und Krain gewährt. Was die Beiträge anbelangt, welche von den anderen Interessenten zugesichert sein müssen, wenn eine finanzielle Unterstützung des Landes, beziehungsweise die Zusicherung einer Garantie eintreten soll, so wird die Uebernahme von 25—33⅓% der Baukosten à fonds perdu oder in Actien des Unternehmens zum vollen Nennwerthe oder die Zusicherung der Leistung eines Zuschusses zur Verzinsung des Anlage-Capitals, und zwar zumeist bis ⅜ des Gesammterfordernisses gefordert. Die Durchführung des Baues der Bahnen durch das Land ist ausser in Böhmen und Galizien auch in Nieder- und Oberösterreich vorbehalten. Als berathendes Organ des Landesausschusses bei Durchführung der Localbahn-Action ist in allen Gesetzen ein Landeseisenbahn-Rath vorgesehen.

Im Zusammenhange mit der Förderung des Localbahnwesens seitens des Landes stehen auch einige Landesgesetze, welche die Bewilligung der Benützung öffentlicher, nichtärarischer Strassen und Wege zur Anlage für Eisenbahnen betreffen. So wurde durch das niederösterreichische Landesgesetz vom 19. April 1894, L.-G.-Bl. Nr. 10, der Landesausschuss ermächtigt, die Bewilligung zur Benützung aller öffentlichen nichtärarischen Strassen und Wege mit Ausnahme der Communalstrassen im Stadtgebiete von Wien, dann von Privatstrassen zur Anlage von Local-[Vicinal-]bahnen, und zwar rücksichtlich der Bezirksstrassen nach Anhörung der betheiligten Bezirksstrassen-Ausschüsse, rücksichtlich der Gemeindestrassen nach Anhörung der betheiligten Gemeinden zu treffen. Für Mähren war durch Landesgesetz vom 4. März 1887, L.-G.-Bl. Nr. 53, den Concurrenzbezirken für die Bezirksstrassen gestattet worden, aus ihren Mitteln die Anlage von Localbahnen [Secudärbahnen, Vicinalbahnen und dgl.] zu unterstützen. Die entscheidende Beschlussfassung über die Gewährung einer solchen Unterstützung sowie über die Art und das Mass derselben steht den Bezirksstrassen-Ausschüssen für die von den Bahnanlagen berührten Strassen-Concurrenzbezirke zu. Der Beschluss auf Gewährung einer solchen Unterstützung bedarf der Genehmigung des Landesausschusses.

Zu erwähnen sind ferner die einschlägigen Gesetze für Steiermark vom 10. Januar 1890, L.-G.-Bl. Nr. 18, für Galizien vom 23. Januar 1891, L.-G.-Bl. Nr. 20, und für Böhmen [mit Ausnahme von Prag] vom 16. Juni 1892, L.-G.-Bl. Nr. 41. Nach den beiden ersteren Gesetzen steht das Recht zur Ertheilung der Bewilligung einer derartigen Benützung auch für Bezirks- und Gemeindestrassen dem Landesausschusse zu, während nach dem

böhmischen Gesetze über die Zulässigkeit und die Bedingungen der Strassenbenützung bezüglich der Bezirksstrassen die Bezirksvertretung, bezüglich der Gemeindestrassen die Gemeindevertretung zu entscheiden haben.

In den Gesetzen für Galizien und Böhmen ist ausdrücklich angeordnet, dass die Kosten der ordnungsmässigen Erhaltung des benützten Strassentheiles sowie etwaige durch die fragliche Benützung veranlasste Mehrkosten der Strassenerhaltung überhaupt, desgleichen die Kosten für alle zur Hintanhaltung einer durch den Bahnbetrieb herbeigeführten Störung oder Gefährdung des Strassenverkehres erforderlichen besonderen Vorkehrungen die Eisenbahn-Unternehmung treffen. Ausserdem ist in den erwähnten beiden Gesetzen und ebenso in dem niederösterreichischen Landesgesetze vom 28. Mai 1895 ausgesprochen, dass für die Strassenbenützung kein besonderes Entgelt zu entrichten ist.

3. Sonstige Gesetze.

Unfall- und Krankenversicherung. Gewerbegerichte. Unter den socialpolitischen Gesetzen, welche für das Eisenbahnwesen von Bedeutung sind, sei vor Allem das Gesetz vom 28. December 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, genannt, welches die obligatorische Unfall-Versicherung der Arbeiter unter Heranziehung der Betriebsunternehmer zur Leistung von 90% der für ihre versicherten Arbeiter entfallenden Versicherungsbeiträge statuirte. Dieses Gesetz hatte nur jene Bediensteten der [selbständigen] Eisenbahn-Unternehmungen der Versicherungspflicht unterworfen, auf welche das Gesetz vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27 [über die Haftpflicht der Eisenbahn-Unternehmungen für körperliche Verletzungen und Tödtungen], mit Rücksicht auf ihre Beschäftigung ausserhalb des Verkehres keine Anwendung findet, so dass sich die Versicherungspflicht im Wesentlichen auf die Arbeiter des Eisenbahnbaues, des Werkstättendienstes und sonstiger Nebenanlagen des Bahnbetriebes beschränkte.

Hiebei war massgebend, dass die Bediensteten des übrigen [Fahr-] Betriebes der Eisenbahnen durch das Haftpflicht-Gesetz wenigstens gegen die Folgen solcher Unfälle, welche sich nicht durch eine vis major, durch ein Verschulden einer dritten Person oder durch das Verschulden des Beschädigten selbst ereignen, bereits in einer über die Intentionen des Unfallversicherungs-Gesetzes hinausgehenden Weise geschützt sind. Andererseits liessen es die bei einer Einbeziehung des gesammten Eisenbahn-Betriebes in die Versicherungspflicht zu befürchtenden Schwierigkeiten der Durchführung damals räthlich erscheinen, diesen Gegenstand einer späteren gesetzlichen Regelung vorzubehalten, welche auch in der That mit Gesetz vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 168, erfolgte.

Durch dieses Gesetz wurde die Unfall-Versicherung der Arbeiter auf die gesammten Betriebe der Eisenbahnen ausgedehnt, gleichviel mit welcher motorischer Kraft sie betrieben werden.

Die Regierung hatte die Frage der Unfall-Versicherung der Bediensteten des Fahrbetriebes der Eisenbahnen, unmittelbar, nachdem das Unfallversicherungs-Gesetz vom Jahre 1887 in Wirksamkeit getreten war, zum Gegenstande der Verhandlungen mit den Eisenbahn-Verwaltungen gemacht und begegnete insoferne einem Entgegenkommen bei diesen, als sie sich, und zwar aus Anlass der mit Erlass des Ministeriums des Innern vom 18. September 1889, Z. 16.992, erfolgten Bewilligung zur Errichtung einer berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungs-Anstalt für die nach dem Gesetze der Unfallversicherungs-Pflicht unterworfenen Bediensteten verpflichteten, binnen Jahresfrist ein Institut zur freiwilligen Unfall-Versicherung der nicht versicherungspflichtigen Bediensteten zu bilden, wobei die Eisenbahn-Verwaltungen noch überdies die Bereitwilligkeit aussprachen, auch das Betriebsunfällen ausgesetzte Personale der Staatsverwaltung, welches seitens der Eisenbahnen concessionsmässig ohne Anspruch auf Entgelt befördert werden muss [Bedien-

stete der Post, der Finanzwache, des Zollgefälles etc.], mit zu versichern. Thatsächlich legten die Eisenbahn-Verwaltungen das Statut für ein derartiges Institut zur Genehmigung vor. Schwierigkeiten, welche sich bezüglich der Einrichtung dieses Institutes ergaben, insbesondere aber der mittlerweile in Verhandlung gezogene Gesetzentwurf wegen Ausdehnung der Unfall-Versicherung, durch welchen die freiwillige Versicherung nichtversicherungspflichtiger Betriebe bei den auf Grund des Unfallversicherungs-Gesetzes errichteten Anstalten unter den Garantien des Gesetzes ermöglicht werden sollte, veränderten die Sachlage insoferne, als die Eisenbahn-Verwaltungen die einfachste und beste Lösung der Frage darin erblickten, dass sie mit ihrem ganzen nichtversicherungspflichtigen Personale einer auf Grund des Unfallversicherungs-Gesetzes errichteten Versicherungs-Anstalt — hiebei war an die berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungs-Anstalt der österreichischen Eisenbahnen gedacht — beitreten.

Die Regierung förderte diese Lösung und suchte derselben durch Aufnahme von Sonderbestimmungen in den Gesetzentwurf über die Ausdehnung der Unfall-Versicherung die Wege zu ebnen.

Bei den Berathungen in den beiden Häusern wurde an dem Gesetzentwurf rücksichtlich der Arbeiter in den Eisenbahn-Betrieben insoferne eine einschneidende Aenderung vorgenommen, als man die im Eisenbahnbetriebs-Dienste der Staats- und Privatbahnen verwendeten Bediensteten obligatorisch in die Unfall-Versicherung einbezog. Die Regierung stimmte unter der Voraussetzung zu, dass auf Unfälle, welchen die Arbeiter und Betriebsbeamten der Eisenbahn-Unternehmungen ausgesetzt sind, die Bestimmungen des Haftpflicht-Gesetzes keine Anwendung zu finden haben, und wurden dementsprechende Bestimmungen in das Gesetz aufgenommen.

Den besonderen Verhältnissen der Eisenbahn-Bediensteten Rechnung tragend, bestimmt das Gesetz, dass die Anordnungen desselben, wonach der für die Berechnung des Schadenersatzes, beziehungsweise des Versicherungs-Beitrages anrechenbare Jahres-Arbeitsverdienst eines Arbeiters oder Betriebsbeamten auf das dreihundertfache des durchschnittlichen täglichen Arbeitsverdienstes und auf den Betrag von 1200 fl. beschränkt wird, auf die von den Eisenbahn-Unternehmungen in Gemässheit des Gesetzes versicherten Personen keine Anwendung finde.

Diese Personen sind mit ihrem vollen Jahres-Arbeitsverdienste einschliesslich der veränderlichen Bezüge [Kilometer-Stundengelder u. s. w.], und wenn dieser den nach dem Unfallversicherungs-Gesetze sich ergebenden Jahres-Arbeitsverdienst nicht erreicht, mit dem letzteren in die Versicherung einzubeziehen. Die für die genannten Personen zu leistenden Beiträge fallen zur Gänze dem Betriebsunternehmer zur Last.

Ebenso wie auf die gesetzlich der Versicherungspflicht unterliegenden Eisenbahn-Bediensteten, findet das Gesetz vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, auf solche Staatbedienstete, welche nach den Concessions-Bedingungen oder sonst bestehenden Vorschriften seitens der Eisenbahn ohne Anspruch auf Entgelt befördert werden müssen, keine Anwendung, wenn ihnen ein Entschädigungs-Anspruch nach den Bestimmungen des Unfallversicherungs-Gesetzes zusteht. [Hiedurch bleibt die im Unfallversicherungs-Gesetze vom Jahre 1887 normirte Haftung des Betriebsunternehmers wegen vorsätzlicher Herbeiführung des Unfalls durch seinen gesetzlichen Vertreter, oder bei Gesellschaften durch ein Vorstandsmitglied, einen Gesellschafter, Liquidator u. s. w. ferner die Haftung der Bevollmächtigten oder Repräsentanten des Betriebsunternehmers, sowie der Betriebs- und Arbeitsaufseher und anderer Personen, welche den Unfall vorsätzlich herbeigeführt oder durch ein Verschulden veranlasst haben, unberührt. Vgl. §§ 45—47 des 1887er Gesetzes.] Sofern jedoch den gedachten Personen oder deren Hinterbliebenen auf Grund des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, ein Entschädigungs-Anspruch zustehen würde, ist die den Verletzten aus der Unfall-Versicherung gebührende Rente um die Hälfte und im Falle eines dauernden Siechthums in einer den Umständen entsprechenden Weise

Bayerische Staatsbibliothek München

darüber hinaus bis zum doppelten Betrage, das ist 120% des vollen Jahres-Arbeitsverdienstes zu erhöhen; die den Hinterbliebenen gebührende Rente ist unter der gleichen Voraussetzung um $^2/_3$ zu erhöhen.

Nach dem Gesetze vom 30. März 1888, R.-G.-Bl. Nr. 33, betreffend die Kranken-Versicherung der Arbeiter, werden alle in Gemässheit des Gesetzes betreffend die Unfall-Versicherung der Arbeiter gegen die Folgen von Betriebsunfällen versicherten Arbeiter und Betriebsbeamten im Privatbetriebe sowie alle beim Eisenbahnbetriebe Beschäftigten, für den Krankheitsfall unter Heranziehung der Betriebsunternehmer versichert.

Die bereits früher bei der Mehrzahl der Bahnen bestandenen Krankencassen wurden in Arbeiter-Krankencassen im Sinne des genannten Gesetzes umgestaltet und mit Erlass des Handelsministers vom 5. Januar 1889, R.-G.-Bl. Nr. 4, der Aufsicht der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen unterstellt.

Erwähnung verdient ferner die mit Gesetz vom 27. November 1896, R.-G.-Bl. Nr. 218, erfolgte Einführung von Gewerbe-Gerichten zur Austragung von Rechtsstreitigkeiten zwischen gewerblichen Unternehmern und Arbeitern, ferner zwischen Arbeitern desselben Betriebes untereinander. Nach dem Gesetze kann sich die sachliche Zuständigkeit der Gewerbe-Gerichte auch auf Eisenbahn-Unternehmungen beziehen, obwohl dieselben nicht der Gewerbe-Ordnung unterliegen. Die Wirksamkeit der mit 1. Juli 1898 activirten Gewerbe-Gerichte wurde jedoch zunächst nicht auf Eisenbahnen ausgedehnt und in den bezüglichen Einführungs-Verordnungen ausgesprochen, dass der Zeitpunkt, in welchem die Zuständigkeit dieser Gewerbe-Gerichte auch für Eisenbahnen in Wirksamkeit zu treten hat, besonders bestimmt werden wird.

Steuergesetze. Von einschneidender Bedeutung für die Eisenbahnen ist das Gesetz vom 25. October 1896, R.-G.-Bl. Nr. 220, betreffend die directen Personalsteuern und insbesondere das vierte Hauptstück dieses Gesetzes, betreffend die allgemeine Erwerbsteuer, welcher nach der ausdrücklichen Bestimmung des Gesetzes nicht blos die Privat-, sondern auch die Staatsbahnen unterliegen. Von der Erwerbsteuer, welche für die Eisenbahnen gleichwie für andere der öffentlichen Rechnungslegung unterworfene Unternehmungen mit $10^1/_2$% des steuerpflichtigen Reinertrages bemessen wird, sind für Eisenbahn-Gesellschaften wesentlich abweichend von den Bestimmungen des 1869er Gesetzes 10% in derjenigen Gemeinde vorzuschreiben, in welcher der Unternehmer den Sitz hat. Bei den Staatsbahnen ist in dieser Hinsicht der Sitz der obersten Geschäftsleitung massgebend. Was die Vorschreibung der übrigen 90% betrifft, so werden, wenn sich der Sitz des Unternehmers, beziehungsweise der obersten Geschäftsleitung in einem der Länder befindet, welche die Bahn durchzieht, weitere 15% in diesem Lande, und zwar in der Gemeinde des Sitzes des Unternehmers, beziehungsweise der obersten Geschäftsleitung in Vorschreibung gebracht und die übrigen 75% auf die sämmtlichen von der Bahn durchzogenen Länder nach dem Verhältnisse der Länge der betreffenden Bahnstrecken vertheilt; im entgegengesetzten Falle sind sämmtliche 90% der Steuer nach diesem Verhältnisse auf die von der Bahn durchzogenen Länder zu vertheilen.

Von dem aus diesen 75, beziehungsweise 90% auf ein Land entfallenden Steuerbetrage sind drei Viertel in der Gemeinde, in welcher sich die Betriebsleitung in dem Lande befindet, oder falls in diesem Lande eine Betriebsleitung nicht besteht, in der Hauptstadt dieses Landes vorzuschreiben. Für die Staatseisenbahnen hat die Steuervorschreibung bezüglich der erwähnten drei Viertel in der Hauptstadt des betreffenden Landes zu erfolgen.

Das übrige Viertel ist in allen anderen Gemeinden vorzuschreiben, welche die Bahnstrecke durchzieht, wobei der Vertheilung der Steuervorschreibung unter die bezeichneten Gemeinden die von fünf zu fünf Jahren festzustellende directe Steuerleistung derselben zugrunde zu legen ist. In diese Steuerleistung ist die Personaleinkommensteuer nicht einzurechnen.

Von jenen Eisenbahn-Unternehmungen, von deren Steuer nach dem Gesetze vom

8. Mai 1869, R.-G.-Bl. Nr. 61, 40% an dem Sitze des Unternehmers, beziehungsweise der obersten Geschäftsleitung vorgeschrieben waren, sind an diesem Orte in den ersten drei Jahren der Wirksamkeit der neuen Steuergesetze ausser der vorerwähnten 10%igen Quote noch weitere 25%, und während der folgenden drei Jahre 20% der Steuer daselbst vorzuschreiben, so dass gegenüber solchen Bahnen erst nach Ablauf von sechs Jahren die allgemeinen Bestimmungen der neuen Gesetze Anwendung finden.

Im Falle der Verstaatlichung von Privat-Eisenbahnen kommen während der ersten 15 Jahre umständliche Uebergangs-Bestimmungen zur Anwendung, wenn die verstaatlichte Eisenbahn Niederösterreich durchzog und in einem Lande eine Betriebsleitung ausserhalb des Landeshauptstadt hatte, oder wenn die verstaatlichte Eisenbahn Niederösterreich überhaupt nicht durchzog. Zweck dieser Sonderbestimmungen ist eine entsprechende Berücksichtigung der Stadt Wien bei der Steuerbemessung.

Gegenüber der Regierungsvorlage enthält das Gesetz in Bezug auf die Bemessung der Steuer von Eisenbahnen sehr einschneidende, vom Steuerausschuss des Abgeordnetenhauses herrührende Aenderungen. Ganz neu wurden von diesem Ausschusse die erwähnten Uebergangs-Bestimmungen rücksichtlich solcher Eisenbahn-Unternehmungen, von deren Steuer nach dem Gesetze vom Jahre 1869 40% am Sitze des Unternehmers, beziehungsweise der obersten Geschäftsleitung vorgeschrieben waren, dann die gleichfalls erwähnten besonderen Bestimmungen über die Steuervorschreibung bei Verstaatlichung von Privatbahnen hinzugefügt.

Weiter sollten nach dem Inhalte der Regierungsvorlage zwar übereinstimmend mit dem Gesetze von dem auf ein Land entfallenden Theilbetrag drei Viertel in der Gemeinde am Sitze der Betriebsleitung, beziehungsweise in der Hauptstadt, dagegen das übrige Viertel nicht, wie das Gesetz vorschreibt, in allen von der Bahn durchzogenen Gemeinden nach Massgabe der directen Steuerleistung derselben, sondern nach Massgabe des Flächenmasses der in jeder Gemeinde befindlichen Eisenbahn-Grundstücke vorgeschrieben werden. Die Commission des Herrenhauses hatte in ihrem, dem Plenum erstatteten Berichte erhebliche Bedenken gegen die vom Abgeordnetenhause angenommenen Bestimmungen über die Vertheilung der von der Eisenbahn zu entrichtenden Steuer Ausdruck gegeben und dem vom Abgeordnetenhause angewendeten Schlüssel für die Vertheilung auf die Gemeinden eines Landes die Berechtigung aberkannt. Im Bericht des Herrenhauses ist in dieser Beziehung darauf hingewiesen, dass sich bei der Vertheilung nach dem Verhältnisse der directen Steuern der von den Bahnen berührten Gemeinden insoferne eine Anomalie ergebe, als nicht jene Gemeinden, welche Leistungen für die Bahn hatten oder noch haben, berücksichtigt werden, sondern nur der Zufall über die Höhe der zuschlagsfähigen Steuer entscheidet. Ist die Steuer der Gemeinde bedeutend, dann werde die Umlage gross sein, auch wenn die Bahn die Gemeinde nur mit einigen Metern berührt. Ist die Steuer einer Gemeinde klein, werde auch die Vorschreibung, beziehungsweise die Umlage klein sein, wenn auch die Bahn mit mehreren Kilometern die Gemeinde durchzieht.

Ein Abänderungs-Antrag der Herrenhaus-Commission dahingehend, dass ähnlich wie in Preussen das letzte Viertel in den von der Bahn durchzogenen Gemeinden, in denen sich Stationen, Werkstätten u. s. w. befinden, nach Massgabe der daselbst an Besoldungen und Löhnen verwendeten Beträge vorzuschreiben sei, wurde angesichts der Erklärung der Regierung zurückgezogen, dass sie unter Zuziehung von Vertretern der Bahnen die Frage neuerlich dem eingehendsten Studium unterziehen und eventuell eine Abänderung des Gesetzes noch vor Beginn der Wirksamkeit desselben beantragen werde. [Eine solche Aenderung ist nicht erfolgt.] Hiebei sollte auch erwogen werden, in welcher Weise dem ungesunden Verhältnisse abgeholfen werden könnte, dass nach den die Uebergangszeit bei zu verstaatlichenden Bahnen betreffenden Bestimmungen die Landeshauptstädte während der zu Gunsten von Wien ge-

schaffenen Uebergangszeit einen grösseren Verlust tragen sollen, als derselbe definitiv, das ist für die Zeit nach der Uebergangs-Periode, gedacht ist.

Die Frage der Einführung einer Eisenbahn-Transportsteuer, wie solche in Ungarn bereits seit dem Jahre 1875 besteht, beschäftigte die österreichische Regierung seit dem Jahre 1890 zu wiederholten Malen. Schon im Jahre 1892 trug sich das Ministerium, welchem Dr. Steinbach als Finanzminister angehörte, mit dem Gedanken, dem Abgeordnetenhause eine Vorlage wegen Einführung der Transportsteuer zu unterbreiten, deren mit jährlich 15,000.000 fl. veranschlagter Ertrag einerseits zur Deckung des Einnahmenausfalles bei den Staatsbahnen infolge der Tarifermässigungen dienen, und andererseits die Verwirklichung eines breit angelegten wirthschaftlichen Programms ermöglichen sollte. Die Regierung hatte bereits einen Gesetzentwurf unter Zugrundelegung einer Steuer von 10% für Personen und Gepäck, von 5% für Eilgüter und 5% für Frachtgüter ausgearbeitet. Während das Project der Regierung in parlamentarischen Kreisen mit einem gewissen Interesse aufgenommen wurde, begegnete dasselbe lebhaftem Widerspruche seitens der Interessentenkreise. Die Handelskammern, an ihrer Spitze jene von Wien, sprachen sich mit Entschiedenheit gegen das Project aus. Die Wiener Kammer sagte, sie könne sich ihrer Pflicht nicht entziehen, ihre Stimme zu erheben, um vor einem Schritte zu warnen, dessen Folgen sich für die Entwicklung des Gesammtverkehrs schädigend und hemmend erweisen müssten. Insbesondere wurde auch auf die Nachtheile hingewiesen, welche die Einführung der Transportsteuer für den Verkehr mit dem Auslande nach sich ziehen müsste. Die Transportsteuer würde beim Importe theils wie ein Schutzzoll, theils wie ein Finanzzoll wirken; umgekehrt würde die Transportsteuer auch den Export erschweren, indem sie auf die weiteren Distanzen, für welche bereits eine grössere Fracht auflauft, noch drückender wirken müsse, als auf den Bahnverkehr innerhalb kleinerer Distanzen. Die Regierung liess sich durch die abfällige Beurtheilung, welche das Project der Transportsteuer erfahren hatte, in der That bestimmen, dasselbe fallen zu lassen.

Im Jahre 1897 kam die Regierung auf das Project der Transportsteuer zurück und überreichte in der Sitzung des österreichischen Abgeordnetenhauses vom 12. October 1897 einen einschlägigen Gesetzentwurf. In demselben ist die Transportsteuer für Personen und Reisegepäck mit 12%, für Eil- und Frachtgüter mit 5% bemessen. Der Brutto-Ertrag der neuen Steuer wurde von der Regierung nach vollständigem Inkrafttreten der Steuer mit jährlich 17,000.000 fl. veranschlagt. Mit der Einführung der Transportsteuer sollte die bisher für Personen-Fahrkarten zur Einhebung gelangende Stempelgebühr, welche jährlich etwa 1,700.000 fl. abwirft, in Wegfall kommen. Von dem Ertrage der Transportsteuer sollten jährlich 1,000.000 fl. ausgeschieden und zur Besserung der Productions- und Absatzverhältnisse der unter der Ungunst der Concurrenz-Verhältnisse leidenden landwirthschaftlichen und industriellen Production verwendet werden. Die eingebrachte Gesetzvorlage gelangte infolge vorzeitiger Schliessung der Session nicht mehr zur Verhandlung und wurde in der nächsten Session nicht wieder eingebracht.

Transportwesen. Mit dem Gesetze vom 27. October 1892, R.-G.-Bl. Nr. 187, auf Grund dessen die Einführung des internationalen Uebereinkommens vom 14. October 1890 über den Eisenbahn-Frachtenverkehr erfolgte, wurde der Regierung gleichzeitig die Ermächtigung ertheilt, bei der im Verordnungswege erfolgenden Feststellung, beziehungsweise Abänderung des Eisenbahnbetriebs-Reglements für den internen Verkehr die Bestimmungen desselben mit allen oder nur einzelnen Vorschriften des obigen Uebereinkommens, und zwar auch dann in Uebereinstimmung zu bringen, wenn diese Vorschriften von den Anordnungen des Handelsgesetzbuches abweichen. Auf Grund dieser Ermächtigung erliess die Regierung unter dem 10. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 207, ein neues Betriebs-Reglement für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche

und Länder unter vollständiger Uebernahme der Grundsätze des internationalen Uebereinkommens, insbesondere der Haftung für den Werth des Frachtgutes in Verlust- und Beschädigungsfällen [gegenüber der früheren Haftung für bestimmte Höchstsätze], der Einführung der Declaration des »Interesses an der Lieferung«, statt der früheren Werth- und Lieferzeit-Versicherung u. s. w. Hervorgehoben zu werden verdient, dass in dem neuen Betriebs-Reglement die Haftungsgrundsätze des Berner Uebereinkommens, insbesondere der Ausschluss der Einschränkung der Haftung auf Normalsätze auch auf die Beförderung von Reisegepäck ausgedehnt wurde. In dem Ausschlusse der Normalsätze liegt eine Abänderung des Handelsgesetzes. Auch in einigen anderen Punkten derogirte das neue Betriebs-Reglement dem Handelsgesetze, so bezüglich der Berechnung der Entschädigung in Beschädigungs- und Verlustfällen nach dem Werthe des Gutes am Versandtorte, dann bezüglich des Verfügungsrechtes über das Gut und des Pfandrechtes an demselben.

Mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1898, R.-G.-Bl. Nr. 48, wurde ein Nachtrag III [die Nachträge I und II enthalten lediglich Ergänzungen der Anlage über die bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Güter] zum Betriebs-Reglement veröffentlicht, durch welchen eine Reihe mehr oder minder wichtiger Aenderungen durchgeführt wurde [Wegfall der Signale mit der Stationsglocke, ausnahmsweise Zulassung der Abfertigung von Gütern ohne Frachtbrief, insbesondere mit Benützung von Frankirungsmarken, die Verlängerung der Lieferfristen im Falle der Einstellung des Verkehrs an Sonn- und gewissen Festtagen u. s. w.].

Im Zusammenhang mit dem Erscheinen des neuen Betriebs-Reglements wurde die Verordnung vom 1. Juli 1880, R.-G.-Bl. Nr. 79, aufgehoben und unter dem 1. August 1893, R.-G.-Bl. Nr. 126, eine neue Verordnung des Handelsministers, betreffend die R e g e l u n g d e s T r a n s p o r t e s e x p l o s i v e r G e g e n s t ä n d e auf Eisenbahnen veröffentlicht.

In Bezug auf den Transportdienst wären aus dieser Periode noch zu erwähnen: Die Gesetze vom 20. Juni 1888, R.-G.-Bl. Nr. 95 und 97, betreffend die Verbrauchsabgabe von Branntwein und Zucker, welche unter anderen auch Bestimmungen über die Mitwirkung der Eisenbahnen bei Durchführung dieser Verbrauchsabgaben enthalten. Genannt sei ferner das Gesetz vom 28. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 64, betreffend die Errichtung und den Betrieb öffentlicher L a g e r h ä u s e r. Dasselbe regelt unter anderen auch die Beziehungen öffentlicher Lagerhäuser zu den Eisenbahnen, räumt insbesondere das Enteignungsrecht für Gleisverbindungen zwischen öffentlichen Lagerhäusern und öffentlichen Eisenbahnen ein, überlässt dem Handelsministerium bei Meinungsverschiedenheit wegen Regelung der wechselseitigen Verkehrsverhältnisse das Entscheidungsrecht und wahrt dem Handelsministerium die nöthige Ingerenz bezüglich des Lagerhaustarifes, falls das Lagerhaus im Besitze einer öffentlichen Bahn sich befindet.

Ausserdem berühren den Eisenbahn-Transportdienst, das Gesetz vom 26. Juni 1890, R.-G.-Bl. Nr. 132, betreffend die S t a t i s t i k d e s a u s w ä r t i g e n H a n d e l s, womit den Eisenbahnen als Transport-Anstalten strenge Verantwortlichkeit für die Richtigkeit und Vollständigkeit der statistischen Anmeldungen auferlegt wird, des ferneren das Gesetz vom 17. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 142, betreffend die Abwehr und Tilgung der L u n g e n s e u c h e der Rinder, worin eine Reihe von den Eisenbahn-Transport betreffenden Bestimmungen enthalten ist. [Vgl. auch die Durchführungs-Bestimmungen zu letzterem Gesetze vom 22. September 1892, R.-G.-Bl. Nr. 166.]

Noch sei eine Reihe von L a n d e s g e s e t z e n genannt, darunter das Landesgesetz für Galizien vom 26. December 1882, L.-G.-Bl. 1883 Nr. 3, betreffend die Competenz der politischen Behörden rücksichtlich der B a u f ü h r u n g e n in d e r N ä h e v o n E i s e n b a h n e n, ferner mehrere weitere Landesgesetze über die Herstellung und Erhaltung der Eisenbahn-Z u f a h r t s t r a s s e n, welche über Andrängen der Regierung zu Stande kamen, so für Kärnten [Landesgesetz vom 7. August 1881, L.-G.-Bl. Nr. 22], Galizien [Gesetz vom 15. April 1881, L.-G.-Bl. Nr. 46],

Dalmatien [Gesetz vom 24. Januar 1885, L.-G.-Bl. Nr. 5], Böhmen [Gesetz vom 18. April 1886, L.-G.-Bl. Nr. 38] und Mähren [Gesetz vom 9. März 1887, L.-G.-Bl. Nr. 54]. Auch in den Landesgesetzen dieser Periode sind die Eisenbahn-Verwaltungen zur Concurrenzleistung herangezogen; eine Ausnahme macht nur das Gesetz für Dalmatien, welches die Verpflichtung zur Erbauung und Erhaltung der Eisenbahn-Zufahrtstrassen unter eventueller Beitragsleistung des Landesfonds den betheiligten Gemeinden auferlegt.

Schliesslich mögen noch die bedeutsamen Gesetze [vom 18. Juli 1892, R.-G.-Bl. Nr. 109, vom 9. April 1894, R.-G.-Bl. Nr. 73, und vom 23. Mai 1896, R.-G.-Bl. Nr. 83] Erwähnung finden, durch welche unter Zusammenwirken des Staates, des Landes Niederösterreich und der Stadt Wien die Ausführung eines zwischen diesen drei Curien vereinbarten Programms öffentlicher Verkehrsanlagen in Wien [Stadtbahn, Regulirung des Wienflusses u. s. w.] sichergestellt wurde.

4. *Die Thätigkeit der Verordnungsgewalt.*

In Bezug auf Bauangelegenheiten seien erwähnt: der Erlass des Ministeriums des Innern vom 7. Juni 1883, Z. 7968, betreffend den Vorgang bei Ansuchen um die Baubewilligung für Bauten in der Nähe von Eisenbahnen, ferner der Handelsministerial-Erlass vom 21. Januar 1887, Z. 376, betreffend die Fortdauer der Verordnung des Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, über die Verfassung und commissionelle Behandlung der Projecte für Localbahnen und Schleppbahnen. [Vgl. Seite 82.]

Die wichtige Verordnung des Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, betreffend die Sicherheitsrücksichten, welche bei Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtstrassenbrücken zu beobachten sind, enthält insbesondere eingehende Bestimmungen über die räumliche Anordnung der Brücken, ihre Inanspruchnahme und die Durchführung der Belastungsproben und periodischen Untersuchungen neuer Eisenbahn-Brücken, ferner über die Belastung, Inanspruchnahme und Erprobung neuer Bahnüberbrückungen und Zufahrtstrassenbrücken, sowie specielle Bestimmungen über die Prüfung und Erprobung bestehender Brücken.

In baulicher Beziehung wären ausserdem noch der Erlass der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 4. März 1889, Z. 3179, wegen Berücksichtigung der auch für Eisenbahn-Hochbauten geltenden Vorschriften der Landesbauordnungen bei Verfassung der Hochbauprojecte, ferner der Erlass des Eisenbahn-Ministeriums vom 17. Juni 1897, Z. 1236, betreffend Vereinfachung in der amtlichen Behandlung von Ergänzungs- und Reconstructionsbauten bei Privatbahnen zu nennen.

Was das Signalwesen betrifft, so wurden mit Erlass vom 28. November 1896, Z. 8772, die Signale mit der Stationsglocke aufgehoben und mit den Erlässen vom 7. October und 3. November 1898, Z. 43.147 und 49.027, angeordnet, dass die Abfahrtsignale seitens des Zugsbegleitungs-Personales künftig nur mehr mittels der Mundpfeife, beziehungsweise durch Erheben des Armes, der Signalfahne oder der Signallaterne zu geben sind. Weiters ist zu erwähnen, dass eine umfassende Reform der Signalordnung bereits seit mehreren Jahren in Schwebe ist. Schon mit Erlass des Handelsministeriums vom 18. Juli 1892, Z. 1958, hat das Handelsministerium den von den Eisenbahnen ausgearbeiteten Entwurf einer neuen Signalordnung principiell genehmigt. Mit dem Erlasse des Eisenbahn-Ministers vom 30. December 1897, Z. 19.646, wurden die Bahnverwaltungen gelegentlich der Vorlage des Entwurfes der Ausführungsvorschrift zur neuen Signalordnung von der Nothwendigkeit einiger wesentlicher Aenderungen der neuen Signalordnung verständigt. Dieselben beziehen sich auf die Eliminirung der gegenwärtig bei den Distanzsignalen vorgesehenen Control-Lichter, den Ersatz des grünen Lichtes bei Weichensignalen durch das weisse Licht, die Einführung neuer Weichensignale bei englischen Weichen, die Einführung eines

Vorsignales zur Kennzeichnung der jeweiligen Stellung des Abschluss-Signales und endlich die Auflassung der Distanzsignale und Ersatz derselben durch Abschluss-Signale.

Gleich der Signalordnung sind auch die vom 1. October 1877 in Kraft stehenden Grundzüge der Verkehrsvorschriften für Eisenbahnen mit normalem Betriebe, zu denen eine Reihe von Nachträgen und ergänzenden Bestimmungen erflossen ist [vgl. insbesondere die Erlässe des Handelsministeriums vom 20. December 1890, Z. 56.856, vom 20. Mai 1892, Z. 23.658, und vom 8. Juli 1893, Z. 26.418, wegen des Bremsausmasses für normalbetriebene Bahnen und Localbahnen], in Umarbeitung begriffen und sollen dieselben zu einer einheitlichen Verkehrs-Instruction für sämmtliche Eisenbahnen ausgestaltet werden.

Der Vereinfachung des Localbahn-Betriebes dienen die mit Handelsministerial-Erlass vom 1. August 1883, Z. 24.932, erlassenen Grundzüge der [erleichternden] Vorschriften für den Betrieb auf Localbahnen [Secundärbahnen, Vicinalbahnen u. dgl.]. Die Erleichterungen beziehen sich auf die Zusammenstellung der Züge, das Bremsausmass, die Zugbegleitung, die Bahnbewachung u. s. w. Diese Vorschriften enthalten ferner Erleichterungen in Bezug auf das Signalwesen und den Transportdienst.

Mit Verordnung des Handelsministeriums vom 1. April 1885, Z. 10.816, wurden ausserdem mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1885 besonders erleichternde Grundzüge der Vorschriften für die Ausführung des Verkehrs- und Transportdienstes bei Secundär- [Omnibus-] Zügen auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe verlautbart und anlässlich des Erscheinens des neuen Betriebs-Reglements mit Handelsministerial-Erlass vom 1. Februar 1893, Z. 3188, entsprechend abgeändert.

Mit Erlass vom 1. August 1892, Z. 32.904, wurden einheitliche Bestimmungen über die Bauart der Fahrbetriebsmittel der österreichischen Eisenbahnen mit normaler Spurweite erlassen [Locomotiven, Tender, Personen- und Güterwagen]. Diese Vorschriften bedeuten, so enge begrenzt dieselben zunächst noch sind, immerhin einen erheblichen Fortschritt auf dem Gebiete der einheitlichen Gestaltung der Eisenbahntechnik. Eine Reihe von weiteren Erlässen beschäftigt sich mit Einführung von Neuerungen und Verbesserungen bei Einrichtung der Betriebsmittel, so mit der Einführung von Intercommunications-Signalen [5. April 1890, Z. 43.333], von Fahrgeschwindigkeitsmessern [16. Juni 1890, Z. 18.177], der elektrischen Wagenbeleuchtung [3. December 1893, Z. 23.941], von Sicherheitskuppelungen [Erlass vom 13. Juni 1896, Z. 4711], von Rauchverzehrungs-Apparaten [Erlass vom 21. Juni 1895] u. s. w. Mit Erlass des Handelsministeriums vom 15. Juli 1891, R.-G.-Bl. Nr. 108, wurden Vorschriften, betreffend den Nachweis der Befähigung zur Bedienung und Ueberwachung von Dampfkesseln, sowie zur Bedienung [Führung, Wartung] von Dampfmaschinen, Locomotiven und Dampfschiffs-Maschinen, und mit Verordnung vom 5. Februar 1897, R.-G.-Bl. Nr. 50, Bestimmungen über Sicherheitsvorkehrungen gegen Dampfkessel-Explosionen getroffen. Mit Erlass vom 31. Januar 1898, Z. 19.246/IV ex 1897, wurden Anordnungen getroffen, betreffend die periodische Untersuchung der für den anstandslosen Dienstgebrauch massgebenden Einzeltheile der Locomotiven und Tender. Weiter die Sicherung des Betriebsdienstes bezweckende Massnahmen des Handels-, beziehungsweise Eisenbahn-Ministeriums, betreffen die Regelung der Dienst- und Ruhezeit des Executivpersonales [26. Mai 1890, Z. 3081, und 14. December 1897, Z. 2725], die Fahrtrichtung, die Geleise-Anlagen in den Stationen und die Bedingungen der Zulässigkeit des Befahrens von in Hauptgeleisen liegenden Weichen mit der Spitze gegen die Fahrtrichtung [Verordnung vom 11. Februar 1897, Z. 4669], die Sonntagsruhe im Güterverkehre [Erlass vom 3. April 1897, Z. 2684], das Verbot des Betretens der Laufbretter während der Fahrt [Erlass vom 14. August 1897, Z. 6223], die Einführung des Fahrens in Raumdistanz [Erlass vom 2. März 1898, Z. 19.755/IV ex 1897]. Ferner sind an dieser Stelle noch zu nennen die Erlässe

der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 29 Juli 1897, Z. 11.103/B, betreffend die Bestellung eines eigenen Aufsichtsorganes für die Wechselcontrole in den Stationen, sowie vom 13. August 1897, Z. 11.058/B, betreffend Einführung von Sicherheitsmassregeln zur Verhütung des Anfahrens eines Zuges an einen vor dem Distanzsignale angehaltenen Zug. Endlich sind noch zu erwähnen die Verordnung des Handelsministeriums vom 23. Januar 1889, Z. 49.646 ex 1889, mit welcher neue Vorschriften, betreffend das Rettungswesen bei Eisenbahnen, erlassen wurden, vom 6. Januar 1891, Z. 3, über die Einführung der mitteleuropäischen Zeit im Eisenbahndienst u. A.

Unter den Erlässen und Verordnungen, welche sich auf das Transportwesen beziehen, verdienen Erwähnung, die Kundmachung vom 10. Februar 1887, R.-G.-Bl. Nr. 12, womit die Bestimmungen des Artikels I des Schlussprotokolles der II. internationalen Conferenz zu Bern vom 15. Mai 1886, betreffend die zollsichere Einrichtung der Eisenbahnwagen im internationalen Verkehre in Wirksamkeit gesetzt wurden, der Erlass vom 19. September 1893, Z. 48.967, mit welchem die Grundsätze für die Einrichtung des Eisenbahnverkehres in Cholerazeiten bekannt gegeben wurden, der Erlass vom 29. October 1898, Z. 27.548, betreffend Vorschriften für die Uebernahme und den Transport von geschlachteten Thieren und einzelnen Stücken frischen Fleisches, sowie endlich die Verordnung vom 31. December 1898, R.-G.-Bl. Nr. 241, betreffend die Ausschliessung von Druckschriften, denen der Postdebit entzogen ist von der Beförderung durch die Eisenbahn- und Dampfschiffahrts-Unternehmungen.

Zu erwähnen sind ferner einige wichtigere Verordnungen auf dem Gebiete des Tarifwesens, und zwar insbesondere die Verordnungen des Handelsministeriums vom 1. November 1890, Z. 47.510, und 15. December 1893, Z. 63.072, über die Veröffentlichung der Tarife für Personen- und Güterverkehr auf Eisenbahnen, der Erlass des Handelsministeriums vom 1. November 1894, Z. 47.488, betreffend die Berichterstattung über Tarifangelegenheiten und die damit im Zusammenhange stehenden reglementarischen und Transportbestimmungen, endlich der Erlass des Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167, betreffend die Gewährung von Tarifnachlässen im Eisenbahn-Güterverkehr und das bei Veröffentlichung derselben zu beobachtende Verfahren. In letzterer Verordnung, welche an Stelle jener vom Jahre 1879 trat, wurde insbesondere die Verpflichtung neu aufnommen, für solche Tarifnachlässe vor ihrem Inslebentreten die Genehmigung der Aufsichtsbehörde einzuholen, welche an Minimalquantitäten gebunden sind.*) Anlässlich der Activirung des Eisenbahn-Ministeriums wurde die Normal-Vorschrift vom 1. November 1894 mittels Verordnung des Eisenbahn-Ministeriums vom 8. Juli 1896, Z. 459, der neuen Organisation angepasst. Aus demselben Anlasse wurde unter dem 8. Juli 1896, R.-G.-Bl. Nr. 114, ein Nachtrag zu der Verordnung vom 20. November 1895 herausgegeben.

Organisation und allgemeine Verwaltung. Mit dem auf Grund a. h. Entschliessung vom 15. Januar 1896, R.-G.-Bl. Nr. 16, verlautbarten Organisations-Statutes erfolgte eine vollständige Neuregelung der Staatseisenbahn-Verwaltung, sowie der Oberaufsicht über die Eisenbahnen unter Errichtung eines besonderen Eisenbahn-Ministeriums und Ueberweisung der bis dahin dem Handelsministerium zugewiesenen Eisenbahn-Agenden an die neue Centralstelle. Derselben wurden die General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen und die General-Direction der österreichischen Staatsbahnen, welch letztere bereits am 1. August 1896 aufgelöst wurde, unterstellt. Weiters wurden beim Eisenbahn-Ministerium als Hilfsämter, das Tariferstellungs- und Abrechnungs-Bureau, sowie

*) Der Erlass des Eisenbahn-Ministeriums vom 20. November 1895 wurde Seitens mehrerer Privatbahn-Verwaltungen, welche darin eine Verletzung der concessionsmässigen Rechte erblickten, zum Gegenstande der Beschwerde vor dem Verwaltungsgerichtshofe gemacht, dieselbe wurde jedoch zurückgewiesen, weil gegen derartige allgemeine Verordnungen eine Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof ausgeschlossen ist.

das Centralwagen-Dirigirungsamt errichtet. Die bisherigen Betriebs-Directionen wurden aufgelassen und an deren Stelle Staatsbahn-Directionen mit bedeutend erweitertem Wirkungskreise gesetzt. Mit dem Inkrafttreten der neuen Organisation entfiel die auf Grund der a. h. Entschliessung vom 4. Mai 1894 für das Localbahnwesen errichtete besondere Geschäftsabtheilung im Handelsministerium und bei der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen. Im Zusammenhange mit der Neuorganisation des Eisenbahnwesens wurde für den Staatseisenbahnrath mit Kundmachung vom 19. Februar 1897 ein neues Statut erlassen und mit Erlass vom 17. April 1897, Z. 4641/I, für denselben eine neue Geschäfts-Ordnung hinausgegeben.

Zu erwähnen wäre noch, dass durch Erlass des Handelsministeriums vom 12. December 1895, Z. 40.126 ex 1894, eingehende Weisungen über die Handhabung der Staatsaufsicht gegenüber den Eisenbahn-Gesellschaften durch die landesfürstlichen Commissäre erflossen sind.

Durch Erlass vom 20. März 1894, Z. 12.564, wurde vom Handelsministerium die Einführung neuer eisenbahnstatistischer Tabellen angeordnet und mit Erlass vom 8. Januar 1895, Z. 69.822 ex 1894, die Verpflichtung zur Vorlage solcher Tabellen auch auf selbständige Local- und Zahnradbahnen sowie auf Dampftramways mit selbständigem Betrieb ausgedehnt.

5. *Die Erneuerung des Ausgleiches mit Ungarn.*

Durch Gesetz vom 21. Mai 1887, R.-G.-Bl. Nr. 48, wurde das Ministerium ermächtigt, das Zoll- und Handelsbündnis vom 27. Juni 1878, R.-G.-Bl. Nr. 62, auf die Zeit vom 1. Januar 1888 bis 31. December 1897 abzuschliessen, und sollte letzteres, wenn keine Kündigung zu Ende des vorletzten Jahres eintritt, auf zehn Jahre, u. s. w. von zehn zu zehn Jahren als fortbestehend anerkannt werden. Die Regierungen haben von dem Kündigungsrechte thatsächlich Gebrauch gemacht, und wurde, nachdem es die parlamentarischen Verhältnisse in Oesterreich nicht möglich erscheinen liessen, noch im Laufe des Jahres 1897 neue Vereinbarungen zwischen den beiderseitigen Reichshälften zu perfectioniren, in Oesterreich auf Grund des § 14 des Staatsgrundgesetzes vom 21. December 1867, R.-G.-Bl. Nr. 141, mit kaiserlicher Verordnung vom 31. December 1897, in Ungarn auf Grund eines besonderen Gesetzes die Giltigkeit des 1878er Zoll- und Handelsbündnisses auf ein Jahr, das ist bis Ende 1898 verlängert. Im April 1898 wurden im österreichischen Abgeordnetenhause und im ungarischen Reichstage die zwischen den beiderseitigen Regierungen vereinbarten, mit der Erneuerung des Ausgleichs für die Zeit vom 1. Januar 1899 bis 31. December 1907 zusammenhängenden Gesetzvorlagen eingebracht, welche erst gegen Schluss des Jahres 1898 der meritorischen Berathung im Ausgleichs-Ausschusse des österreichischen Abgeordnetenhauses unterzogen und hiebei unverändert angenommen wurden.

Nachdem weder in Oesterreich noch in Ungarn die Möglichkeit bestand, die neuen Ausgleichsvorlagen, welche in den Parlamenten in Behandlung standen, mit 1. Januar 1899 in Kraft zu setzen, so wurde die Giltigkeit des 1878er Zoll- und Handelsbündnisses in Oesterreich auf Grund des vorhin erwähnten Staatsgrundgesetzes mittels kaiserlicher Verordnung vom 30. December 1898, in Ungarn mittels kaiserlichen Handschreibens vom gleichen Tage bis Ende 1899 verlängert.

Die auf eine gemeinsame Regelung des Eisenbahnwesens bezüglichen Bestimmungen der Ausgleichsvorlagen sind in dem Entwurf des Gesetzes behandelt, durch welches die Regierung ermächtigt wird, ein neues Zoll- und Handelsbündnis mit dem Ministerium der Länder der ungarischen Krone abzuschliessen.

Nach den Bestimmungen des gegenwärtig in Kraft stehenden Zoll- und Handelsbündnisses sollen die bestehenden Eisenbahnen in beiden Ländergebieten ganz nach gleichartigen Grundsätzen verwaltet und neu herzustellende Bahnen, insoweit es das Interesse des gegenseitigen Verkehrs erheischt, nach gleichartigen Bau- und Betriebsnormen eingerichtet werden, insbesondere die Eisenbahnbetriebs - Ordnung vom 16. November 1851 und das Eisenbahn-

betriebs-Reglement in beiden Ländergebieten unverändert beobachtet werden, insolange sie nicht im gegenseitigen Einvernehmen und in einer für beide Theile gleichartigen Weise abgeändert sein werden.

Auch in dem Entwurf des neuen Zoll- und Handelsbündnisses ist ausgesprochen, dass die Hauptbahnen in beiden Staatsgebieten, insoweit als es militärische oder allgemeine Verkehrsinteressen erfordern, nach gleichen Grundsätzen gebaut, betrieben und verwaltet werden sollen.

Insbesondere sollen die Grundzüge der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen, die Vorschriften über das Signalwesen, über die Veröffentlichung der Tarife und Tarifnachlässe im Personen- und Güterverkehre, über den Transport explosiver Gegenstände, dann das Eisenbahnbetriebs - Reglement in beiden Staatsgebieten, sowie für den Wechselverkehr zwischen denselben unverändert beobachtet werden, insolange sie nicht im gegenseitigen Einvernehmen abgeändert sein werden.

Eine derartige Abänderung wird hinsichtlich des Eisenbahnbetriebs-Reglements namentlich für den Fall solcher legislatorischer Massnahmen, welche die Grundsätze des Transportrechtes berühren, gegenseitig vorbehalten. [Die letztere Bestimmung soll dem Zusammenhange Rechnung tragen, welcher zwischen dem Betriebsreglement und dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr besteht, und sichert für den Fall von Aenderungen des letzteren die entsprechende Abänderung des Eisenbahnbetriebs - Reglements.]

Eine specielle Hinweisung auf die beiderseitige Beobachtung der Eisenbahnbetriebs-Ordnung vom 16. November 1851 ist in die neuen Gesetzvorlagen nicht wieder aufgenommen worden. Die im neuen Zoll- und Handelsbündnisse insbesondere aufgeführten Vorschriften stellen jene den gegenwärtigen Verhältnissen angepassten, für beide Staatsgebiete gemeinsam festgesetzten Bestimmungen dar, hinsichtlich welcher die Aufrechthaltung der Einheitlichkeit auch fernerhin geboten erscheint.

Die durch die Eliminirung der Berufung der Eisenbahnbetriebs-Ordnung einer gleichmässigen Regelung nicht mehr unterworfenen Bestimmungen der letzteren eignen sich vermöge der Verschiedenartigkeit der Verhältnisse vielfach gar nicht zu einer einheitlichen Behandlung.

Nach einer weiteren Bestimmung des Entwurfes des neuen Zoll- und Handelsbündnisses soll darauf hingewirkt werden, dass die bestehende, insbesondere durch den gemeinsamen Tariftheil I für den Güterverkehr zum Ausdrucke gelangte Uebereinstimmung der Tarifbestimmungen und der Güter-Classification von den Bahnverwaltungen thunlichst aufrecht erhalten und weiter entwickelt werde.

Eine stricte Verpflichtung zur Wahrung dieser Einheitlichkeit konnte nicht festgestellt werden, weil obige Bestimmungen hinsichtlich der Privatbahnen vielfach der concessionsmässig gewährleisteten selbständigen Entscheidung derselben unterliegen.

Die Regelung des Baues und Betriebes von Bahnen niederer Ordnung [Localbahnen, Kleinbahnen u. s. w.] soll, insofern derartige Bahnen die Grenzen des Staatsgebietes nicht überschreiten, jedem der beiden Staatsgebiete selbständig wie bisher überlassen bleiben.

Das zwischen den beiden Regierungen abgeschlossene provisorische Uebereinkommen in Betreff der Eisenbahnen ddto. Wien, 29. Juli/Ofen, 21. August 1868 soll, den seither geänderten Verhältnissen entsprechend, einer einvernehmlichen Revision unterzogen werden.

Vollständig neu sind die in dem Entwurfe des neuen Zoll- und Handelsbündnisses aufgenommenen Tarifbestimmungen.

Bei Feststellung der gegenseitigen Verpflichtungen der beiden Ländergebiete in Tariffragen wurde dem Grundgedanken Rechnung getragen, dass die nahen Beziehungen zwischen den beiderseitigen Staatsgebieten sich soweit thunlich auch in eisenbahntarifarischen Fragen zu bethätigen haben und dass daher für den wechselseitigen Verkehr vor allem jene Verpflichtungen eisenbahntarifarischer Natur zu übernehmen sind, welche seitens der

beiden Staatsgebiete für deren Verkehr mit ausländischenStaaten eingegangen wurden.

Es geschah dies durch die im Entwurfe des Zoll- und Handelsbündnisses ausgesprochene Uebernahme der im Schlussprotokolle zum Artikel XV des Zoll- und Handelsvertrages vom 6. December 1891 [R.-G.-Bl. Nr. 17 ex 1892] mit dem Deutschen Reiche enthaltenen Bestimmungen für den Eisenbahnverkehr beider Staatsgebiete. Hiedurch wird ausgesprochen, dass die Frachttarife und alle Frachtermässigungen oder sonstigen Begünstigungen, welche — sei es durch die Tarife, sei es durch besondere Anordnungen oderVereinbarungen — für Erzeugnisse des eigenen Staatsgebietes gewährt werden, soweit es sich nicht um Transporte zu milden öffentlichen Zwecken handelt, den gleichartigen, aus dem anderen Staatsgebiete übergehenden, oder das letztere transitirenden Transporten bei der Beförderung auf derselben Bahnstrecke und in derselben Verkehrsrichtung in gleichem Umfange zu bewilligen sind und dass insbesondere die auf der Beförderungsstrecke bei gebrochener Abfertigung auf Grund der Local-, beziehungsweise Verbandstarife sich ergebenden Frachtsätze auf Verlangen des anderen Theiles auch in directe Tarife einzurechnen sind.

Die an gleicher Stelle des oben erwähnten Schlussprotokolles enthaltene gegenseitige Verpflichtung der vertragschliessenden Theile, auch durch Herstellung directer Eisenbahn-Frachttarife einander thunlichst zu unterstützen, wurde im Entwurfe des Zoll- und Handelsbündnisses dahin präcisirt, dass die beiderseitigen Staatsbahnen verpflichtet sind, für den über ihre Linie nach dem Auslande transitirenden Güterverkehr des anderen Staates in jedem Falle der Aufstellung directer Tarife zuzustimmen, und dass jene einvernehmlich zu constatirenden tarifarischen Zugeständnisse, welche schon derzeit für Transitsendungen aus dem anderen Staatsgebiete gegenüber den normalen Tarifen auf der betreffenden Strecke gewährt werden, für die Dauer des Zoll- und Handelsbündnisses aufrecht erhalten werden sollen.

Die Aufrechthaltung dieser bestehenden, nach eingehender Erwägung aller einschlägigen wirthschaftlichen Gesichtspunkte gemachten tarifarischen Zugeständnisse ist namentlich für den österreichischen Export nach den Balkanländern und für den ungarischen Export nach dem westlichen Auslande von Bedeutung.

Der im Entwurf des Zoll- und Handelsbündnisses ausgesprochene Ausschluss geheimer Tarifsätze stellt keine neue Bestimmung dar, da die Publicität der Tarifmassnahmen in beiden Staatsgebieten bereits seit Jahren vorgeschrieben ist. Die darin bezogenen Vorschriften über die Veröffentlichung der Tarife und Tarifnachlässe im Personen- und Güterverkehre enthalten die gegenwärtig in Kraft stehenden einschlägigen Bestimmungen.

Als Ausfluss der durch das Zoll- und Handelsbündnis geschaffenen Einheitlichkeit des Zoll- und Handelsgebietes, welche insbesondere darauf hinweist, auch den Export des anderen Staatsgebietes nach dem Auslande nach Thunlichkeit zu fördern, stellt sich auch die Bestimmung im Entwurfe des Zoll- und Handelsbündnisses dar, wonach von einzelnen, genau bestimmten Ausnahmen abgesehen, gegenseitig die Verpflichtung übernommen werden soll, auf den beiderseitigen Staatsbahnen dem Transit der Provenienzen des Auslandes keine grösseren Tarifermässigungen und Nachlässe zu gewähren, als solche den gleichen Erzeugnissen des anderen Staatsgebietes hinsichtlich des Verkehres nach der gleichen Grenzstation zur Verfügung gestellt werden.

Eine wesentliche Erweiterung sollen die Bestimmungen des gegenwärtig in Kraft stehenden Zoll- und Handelsbündnisses bezüglich der Statistik erfahren.

Während bisher lediglich vereinbart war, dass die Ministerien beider Theile sich das statistische Material, welches das Handels- und Verkehrswesen betrifft, wechselseitig mittheilen und für die Zusammenstellung zu einem Gesammt-Operate sowie für die Veröffentlichung auf Grund getroffener Vereinbarungen Sorge tragen werden, soll künftighin das auf den beiderseitigen Zwischenverkehr bezügliche statistische Material nach einverständlich festgestellten Grundsätzen ge-

sammelt und von beiden Staaten der Monarchie selbständig veröffentlicht werden.

Nach der diesfalls mit Ungarn getroffenen grundsätzlichen Vereinbarung ist der durch Eisenbahnen, Dampfschiff-fahrt - Unternehmungen auf Binnengewässern, zur See und durch die Post vermittelte Warenverkehr zwischen Oesterreich und Ungarn, beziehungsweise Bosnien, statistisch zu erheben. Zu diesem Zwecke sollen die Parteien bei Aufgabe der Sendungen eigene statistische Warenerklärungen in zweifacher Ausfertigung beibringen. Beim Eintreffen von Sendunsind die Adressaten verpflichtet, die etwa geforderte Ueberprüfung der Erklärung vorzunehmen oder beim Abgange von solchen selbst eine statistische Erklärung abzugeben. Die statistischen Erklärungen müssen die Gattung, die Menge und das Herkunftsland der Ware enthalten. Die Transportanstalten dürfen Warensendungen in die andere Reichshälfte ohne die erforderlichen statistischen Warenerklärungen nicht befördern. Zur Bedeckung der Kosten der amtlichen Warenerklärungs-Statistik soll nach der Gesetzvorlage von den Ausstellern der Warenerklärungen, beziehungsweise von den Empfängern eine statistische Gebühr bezahlt werden. Die Gebühr soll mittels amtlicher Marke nach einem Einheitssatze entrichtet werden, welcher nicht mehr als 5 kr., bei ganzen Wagen- und Schiffsladungen nicht mehr als das Dreifache betragen darf. Den Parteien ist gegenüber dem statistischen Amte und seinen Beauftragten die unbedingte Auskunftspflicht und den Transport-Unternehmungen eine strenge Verantwortung für die Einhaltung der Vorschriften über die Ausfertigung der statistischen Erklärungen auferlegt.

6. Die internationale Eisenbahn-Gesetzgebung.

Eine bemerkenswerthe Entwicklung fand seit 1880 unter Mitwirkung Oesterreichs die internationale Eisenbahn-Gesetzgebung.

Behufs Hintanhaltung der Verschleppung der Reblaus wurde unter 3. November 1881 eine internationale Convention abgeschlossen [verlautbart im R.-G.-Bl. Nr. 105 ex 1882], der auch Oesterreich beigetreten ist. Diese Convention hat auch die Regelung des Transportes und der Verpackung von Rebpflanzen u. s. w. zum Gegenstande. Im Anschlusse daran wurden mit Verordnung vom 15. Juli 1882, R.-G.-Bl. Nr. 107, die im Verkehre mit dem Auslande zu beachtenden Vorsichten behufs Hintanhaltung der Einschleppung der Reblaus bekanntgegeben.

In das Jahr 1886 fällt der Abschluss jener internationalen Verhandlungen, welche die Festsetzung von Normen für die Erleichterung des Uebergangs vom Rollmaterial auf den mitteleuropäischen Eisenbahnen bezweckten, und wurden mittels Kundmachung vom 1. Februar 1887 die Bestimmungen der Artikel I und II der zweiten internationalen Conferenz zu Bern vom 15. Mai 1886, betreffend die technische Einheit im Eisenbahnwesen in Wirksamkeit gesetzt. Artikel I dieser Vereinbarungen bestimmt, dass die Spurweite auf geraden Strecken bei neuzulegenden oder umzubauenden Geleisen nicht unter 1435 *mm* betragen dürfe. Artikel II setzt die Bedingungen fest, welchen das für den internationalen Durchzugsverkehr bestimmte Rollmaterial in Bezug auf Radstand, Abstand der Räder, Breite und Stärke der Radreifen, Spurkranz, Zug- und Stossapparate, Kupplung u. s. w. zu entsprechen hat.

Die Bedeutung der Herbeiführung der internationalen technischen Einheit, welcher ausser Oesterreich-Ungarn zunächst Deutschland, Frankreich, Italien und die Schweiz, später aber auch noch andere Staaten, so Belgien und die Niederlande, Serbien, Bulgarien, Griechenland und Rumänien beigetreten sind, bedarf wohl keiner näheren Erläuterung. Sehr gut charakterisirt sie ein juristischer Fachmann mit den Worten: die einheitliche Technik erhebt die Eisenbahnen zu einer wahrhaften Weltverkehrs-Anstalt.

Eine überaus bedeutsame Fortbildung erfuhr das internationale Eisenbahnrecht durch den unter Mitwirkung Oesterreichs, Ungarns und der meisten anderen Staaten Europas erfolgten Abschluss des Inter-

nationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890. Dieses Uebereinkommen, dessen Inhalt auch eine wesentliche Rückwirkung auf das interne österreichische Eisenbahnfrachtrecht übte, wurde in Oesterreich unter dem 27. October 1892, R.-G.-Bl. Nr. 187, in Kraft gesetzt. Das erwähnte Uebereinkommen ermöglicht es den Parteien, ohne dass es besonderer bahnmässiger Abmachungen oder des Bestandes directer Tarife bedurfte, Sendungen innerhalb eines gegen 180.000 *km* umfassenden Gebietes mit directem Frachtbrief und unter Anwendung einheitlicher Frachtvertrags- und insbesondere Haftungsbedingungen zur Aufgabe zu bringen.

Das Berner Uebereinkommen schafft eine Transportpflicht für sämmtliche demselben unterworfene Bahnen, sowie eine Transportgemeinschaft unter letzteren, mit gesammtverbindlicher Haftung für den ganzen Transport. Die Haftung erstreckt sich nach dem Berner Uebereinkommen auf den Ersatz des ganzen Werthes des Gutes und bei Declaration des Interesses an der Lieferung auch auf den Ersatz des darüber hinausgehenden Schadens.

Bezüglich des im Artikel 11 niedergelegten Grundsatzes der Publicität der Tarife, welcher wie sämmtliche Bestimmungen des internationalen Uebereinkommens, nur für das internationale Recht vereinbart ist, haben die Bevollmächtigten im Schlussprotokoll erklärt, dass sie keine Verpflichtung eingehen können, welche die Freiheit ihrer Staaten in der Regelung des internen Eisenbahnverkehrs beschränken würde, dass sie übrigens, jeder für den von ihm vertretenen Staat, constatiren, dass diese Regelung zur Zeit mit den im Artikel 11 des internationalen Uebereinkommens festgestellten Grundsätzen sich im Einklang befinde, und dass sie es als wünschenswerth betrachten, dass dieser Einklang erhalten bleibe.

Nach dem Berner Uebereinkommen sind gewisse Gegenstände wegen ihres hohen Werthes, beziehungsweise wegen der Gefährdung des Betriebes von der Beförderung ausgeschlossen. Es ist jedoch den Vertragsstaaten unbenommen, erleichternde Bestimmungen bezüglich derartiger Gegenstände zu vereinbaren. Solche wurden für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands, der Niederlande, Oesterreich-Ungarns, sowie der Schweiz, Luxemburgs und Belgiens unter dem 13. Juni 1893, giltig vom 1. März 1894 [ergänzende Bestimmungen hiezu für den Wechselverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn und Deutschland wurden mit Giltigkeit vom 1. April 1895] und mit Giltigkeit vom 23. November 1896 an für den Verkehr zwischen den Eisenbahnen aller an dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr betheiligten Staaten abgeschlossen.

Im Jahre 1896 fand eine Conferenz wegen Revision des Berner Uebereinkommens statt, deren Beschlüsse unter dem 16. Juni 1898 ratificirt wurden. Die Durchführung dieser Beschlüsse kann erst in dem Zeitpunkte erfolgen, in welchem die in einer Anzahl von Vertragsstaaten erforderliche Genehmigung durch die gesetzgebenden Körper erfolgt sein wird.

Von internationalen Vereinbarungen aus dieser Periode, welche Eisenbahnfragen behandeln, seien noch der Handels- und Zollvertrag vom 6. December 1891, R.-G.-Bl. Nr. 15 ex 1892, zwischen Oesterreich-Ungarn und dem Deutschen Reiche, der Handels- und Schiffahrtsvertrag vom 6. December 1891, R.-G.-Bl. Nr. 17 ex 1892, zwischen Oesterreich-Ungarn und Italien, sowie der Handels- und Schiffahrtsvertrag vom 6. December 1891, R.-G.-Bl. Nr. 22, zwischen Oesterreich - Ungarn und Belgien, dann der Handelsvertrag mit der Schweiz vom 10. December 1891, R.-G.-Bl. Nr. 18, genannt.

Der erstgenannte mit Deutschland abgeschlossene Vertrag enthält eingehende Bestimmungen über die gleiche Behandlung der beiderseitigen Unterthanen in Bezug auf Beförderungspreise, Zeit und Ort der Beförderung, insbesondere über den Ausschluss ungünstigerer Behandlung der aus dem Gebiete des einen Theils in jenes des andern Theils übergehenden oder das letztere transitirenden Transporte gegenüber den aus dem Gebiete des betreffenden Theils abgehenden oder

darin verbleibenden Transporten. Für den Personen- und Güterverkehr, welcher zwischen Eisenbahn-Stationen, die in dem Gebiete des einen vertragschliessenden Theils gelegen sind, innerhalb dieses Gebietes mittels ununterbrochener Bahnverbindung stattfindet, sollen die Tarife in der gesetzlichen Landeswährung dieses Gebietes auch in dem Falle aufgestellt werden, wenn die für den Verkehr benutzte Bahnverbindung ganz oder theilweise im Betriebe einer Bahnanstalt steht, welche in dem Gebiete des anderen Theiles ihren Sitz hat.

Weiters sind in den Vertrag mit Deutschland gleichwie in den übrigen genannten Verträgen die üblichen Bestimmungen über die Zusicherung der Erleichterung des gegenseitigen Verkehrs durch Herstellung unmittelbarer Schienen-Verbindungen, sowie über Erleichterungen im gegenseitigen Zollverkehr bei Sendungen enthalten, welche in vorschriftsmässig verschliessbaren Wagen eingehen.

Ausserdem verpflichteten sich in dem Vertrage zwischen Oesterreich-Ungarn und Deutschland die beiden vertragschliessenden Theile dahin zu wirken, dass durch die beiderseitigen Bahnverwaltungen directe Expeditionen oder directe Tarife im Personen- und Güterverkehr, ferner einheitliche Transport-Bestimmungen im directen Verkehr zur Einführung gelangen.

Staatsverträge über neue Eisenbahn-Anschlüsse wurden in dieser Periode u. A. abgeschlossen mit Sachsen am 5. Mai 1884, R.-G.-Bl. Nr. 112, wegen der Anschlüsse bei Graslitz, Moldau, Reitzenhain und Johann-Georgenstadt, mit Preussen am 14. März 1885, R.-G.-Bl. Nr. 95, wegen der Anschlüsse bei Ottendorf [Braunau], Lindewiese, Ziegenhals, Barzdorf [Heinersdorf] und Troppau, mit Rumänien am 26. Februar 1891, R.-G.-Bl. Nr. 128, wegen Neuregelung der Anschlussverhältnisse bei Suczawa-Itzkany und Burdujeni und mit Russland am 2. October 1893 wegen des Anschlusses bei Nowosielitza. Gegen Schluss des Jahres 1898 wurden ferner die Verhandlungen mit Sachsen wegen der Anschlüsse in Rossbach-Adorf, Friedland-Maffersdorf, Nixdorf - Sebnitz, Schluckenau - Sohland und Rumburg - Warnsdorf, sowie mit Preussen wegen des Anschlusses bei Grünthal [Ober-Pollaun] zum Abschlusse gebracht.

Erwähnt sei schliesslich, dass auf Grund des Berliner Vertrages vom Jahre 1878 zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits sowie der Türkei, Serbien und Bulgarien andererseits unterm 9. Mai 1883, R.-G.-Bl. Nr. 42, eine Eisenbahn-Convention, betreffend die Herstellung einer directen Eisenbahn-Verbindung zwischen den Vertragsstaaten abgeschlossen worden ist. In derselben verpflichtete sich Oesterreich-Ungarn zur Herstellung einer Eisenbahn von Budapest über Semlin bis zur ungarisch-serbischen Grenze, wogegen die anderen Staaten den Ausbau der Anschlussstrecken auf ihren Gebieten übernahmen. Der Vertrag enthält ferner die Vereinbarung einheitlicher Spurweite sowie einheitlicher Normen für die Herstellung von Fahrbetriebsmitteln, das Zugeständnis einer gleichartigen Behandlung der gegenseitigen Unterthanen sowie ihrer Transporte, Bestimmungen über die zulässigen Erleichterungen im Zollverkehre, über die Grundsätze für die Bildung der Tarife im directen Verkehre zwischen den Vertragsstaaten u. s. w.

* * *

Ein Rückblick auf die bisherige, einen Zeitraum von mehr als siebzig Jahren umfassende Entwicklung der österreichischen Eisenbahn-Gesetzgebung lässt erkennen, dass dieselbe noch weitaus nicht zu einem organischen Abschluss gelangt ist, und dass noch manche grosse legislatorische Aufgaben auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens ihrer Lösung harren. Zu diesen Aufgaben zählt insbesondere eine zeitgerechte Reform der Eisenbahnbetriebs-Ordnung und des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes, welche Gesetzwerke noch immer in Geltung stehen, ungeachtet dieselben in manchen Beziehungen bereits veraltet sind und eine Reform derselben vom Parlamente wiederholt betrieben und von der Regierung bei verschiedenen Gelegenheiten als dringlich anerkannt wurde. Unter anderen gab in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 14. December 1868 der damalige Handelsminister über

eine Interpellation die bestimmte Erklärung ab, dass die Regierung den Entschluss gefasst habe, die Betriebsordnung und das Eisenbahn-Concessions-Gesetz einer genauen Prüfung und Sichtung zu unterziehen, eine Vergleichung mit den gleichartigen Normen in den Gesetzen vorgeschrittener Staaten des Auslandes vorzunehmen und den Entwurf eines vollständigen, möglichst systematischen Eisenbahn-Gesetzes, welches in allen Beziehungen den Anforderungen der Gegenwart Rechnung zu tragen geeignet sei, in Arbeit zu nehmen. Ueber die Reformbedürftigkeit der Eisenbahnbetriebs-Ordnung liegt überdies ein autoritativer Ausspruch der beiderseitigen Regierungen von Oesterreich und Ungarn vor, indem durch das Uebereinkommen vom 29. Juli/21. August 1868 bestimmt wurde, dass mit Rücksicht auf die anerkannte Nothwendigkeit einer durchgreifenden Aenderung der Betriebsordnung sobald als möglich zur gemeinschaftlichen Ausarbeitung geeigneter Entwürfe geschritten werden solle. Wenn es bisher nicht gelang, eine solche Reform in die Wege zu leiten und man sich vorläufig darauf beschränkte, durch Specialverfügungen die unhaltbar gewordenen Bestimmungen den Anforderungen der modernen Eisenbahn-Verhältnisse anzupassen, so mag dies zunächst auf die, eine umfassende gesetzgeberische Thätigkeit ungünstigen allgemeinen Verhältnisse und, soweit die Eisenbahnbetriebs-Ordnung in Betracht kommt, auch auf die Schwierigkeiten zurückzuführen sein, welche darin liegen, dass die Aenderung der Betriebsordnung nach den bisher geltenden Bestimmungen nur im Einverständnisse mit der ungarischen Reichshälfte durchgeführt werden kann.

Abgesehen von der Betriebsordnung und dem Concessions-Gesetze sind auch manche andere, das Eisenbahnwesen betreffende Gesetze infolge der mächtigen Entwicklung des Eisenbahnwesens unzulänglich geworden, so unter Anderem das Haftpflicht-Gesetz, dessen Ausdehnung namentlich auf die mit elektrischer Kraft betriebenen Eisenbahnen einem dringenden Bedürfnisse entsprechen würde, die auf der Zoll- und Staatsmonopols-Ordnung vom Jahre 1835 beruhende Verordnung vom 18. September 1857 über das Zollverfahren im Eisenbahn-Verkehre u. s. w. Es braucht nicht geleugnet zu werden, dass eine Ausgestaltung der österreichischen Eisenbahn-Gesetzgebung auch in anderen Beziehungen, so namentlich auf betriebstechnischem und socialpolitischem Gebiete wohl erwünscht wäre. Indessen darf hiebei nicht übersehen werden, dass die Gesetzgebung speciell in letzteren Beziehungen erst dann einzugreifen vermag, wenn vollständig sichere Grundlagen hiefür gegeben sind und dass ein vorzeitiges Eingreifen nur geeignet wäre, die sachgemässe, den wirklichen Bedürfnissen entsprechende Weiterbildung des Eisenbahnwesens zu stören. Dass die österreichische Regierung zeitgerechte Reformen auf dem Gebiete der Eisenbahn-Gesetzgebung nicht verabsäumt, hat dieselbe durch ihre Initiative bei einer Reihe von hochbedeutsamen Gesetzen bewiesen, unter welchen nur das Eisenbahnbücher- und Curatoren-Gesetz, dann das Gesetz über die Enteignung zu Eisenbahnzwecken genannt werden mögen. Nicht minder bedeutsam ist die gesetzgeberische Thätigkeit, soweit sie sich auf die Durchführung des Staatsbahn-Systems sowie auf die Förderung des Localbahnwesens bezieht. Von besonderer Tragweite ist auch die Mitwirkung Oesterreichs an der Ausgestaltung des internationalen Eisenbahnrechtes durch Beitritt zu den Berner Vereinbarungen über die technische Einheit und über das internationale Transportrecht. Zu diesen und anderen Gesetzen, welche für die Fortbildung des Eisenbahnrechtes und seiner Institutionen volle Würdigung verdienen, gesellt sich eine zahllose Reihe von Verordnungen. Es wäre ein Unrecht, wollte man verkennen, dass auch auf dem Gebiete der Verordnungen Hervorragendes geschaffen wurde. Es genügt in dieser Beziehung, die dem neuesten Stande der Wissenschaften entsprechenden Verordnungen über die Verfassung der Bauprojecte, über Brückenproben, über die Bauart der Fahrbetriebsmittel, die Grundzüge der Verkehrsvorschriften, die Signalordnung, das Betriebsreglement, die Sprengmittel-Verordnung u. s. w. zu nennen. Allein ebenso unleugbar ist es, dass die Verordnungs-

gewalt bei Hinausgabe von Vorschriften aus Anlass von einzelnen Fällen nicht immer das richtige Mass gehalten hat und dass mit Rücksicht auf den ausserordentlich angewachsenen Umfang der Verordnungen eine Uebersicht derselben immer schwerer wird. Es wäre deshalb lebhaft zu begrüssen, wenn die in Kraft stehenden Verordnungen einer sorgfältigen Durchsicht unterzogen, alle irgend entbehrlichen Vorschriften ausgeschieden und die übrigen systematisch zusammengefasst würden. Eine solche Neubearbeitung der Verordnungen in Eisenbahnsachen, sowie andererseits die durch die ausserordentliche Entwicklung des Eisenbahnwesens gebotene organische Ausgestaltung der Eisenbahn-Gesetzgebung eröffnen ein weites Feld gesetzgeberischer Thätigkeit in Eisenbahnsachen. Möge es dem Zusammenwirken der betheiligten Factoren gelingen, diese Aufgaben ungeachtet der entgegenstehenden Schwierigkeiten in nicht zu ferner Zeit und dergestalt zu lösen, dass die österreichische Eisenbahn-Gesetzgebung in noch erhöhtem Masse als bisher dem Eisenbahnwesen zum Schutze und zur Förderung gereiche.

Geschichte der Verwaltung der österreichischen Eisenbahnen.

Von

DR. ALFRED FREIHERRN VON BUSCHMAN,

k. k. Ministerialrath im Eisenbahnministerium.

Geschichte der Verwaltung
der
österreichischen Eisenbahnen.

Einleitung.

Unternimmt man es, neben einer allgemeinen Geschichte des vaterländischen Eisenbahnwesens, wie sie in den ersten Theilen dieses Werkes geboten wird, noch eine besondere Geschichte ihrer Verwaltung zu schreiben, so kann man eine solche Arbeit doch keineswegs etwa, die Verwaltung der Eisenbahnen hiebei nur in der engsten Bedeutung des Wortes ins Auge fassend, auf die Darstellung derjenigen Wandlungen beschränken, welche die Organisation des inneren Verwaltungsdienstes bei den einzelnen Bahnunternehmungen, und zwar hauptsächlich diejenige der eigentlichen Betriebsverwaltungen im Laufe der Zeiten erfahren hat.

Eine so hohe Bedeutung auch der Art und Weise der inneren Dienstesorganisation der Betriebsverwaltungen, namentlich in Ansehung der Fragen der Centralisation des Dienstes, oder einer mehr oder minder weitgehenden Arbeitstheilung, dann der damit zusammenhängenden Competenzabgrenzungen, ferner der Gruppirung der einzelnen Dienstzweige, ihrer Zusammenlegung oder Trennung bei den verschiedenen Verwaltungsstellen u. s. w. für die Exactheit der ganzen Dienstesausübung auf den Eisenbahnen beizumessen ist, so würde doch eine in solch engen Grenzen gehaltene Arbeit einem allgemeineren Interesse kaum begegnen können — dies umsoweniger, als gerade in Ansehung der eigentlichen Betriebsverwaltung die Formen für eine rationelle Dienstesorganisation schon durch die Natur des Eisenbahndienstes ziemlich klar und fest gegeben erscheinen, und daher in dieser Richtung, abgesehen von den durch die grundsätzlich verschieden geartete Stellung der Staats- und der Privatbahnen bedingten Unterschieden, sowie ferner von denjenigen Verschiedenheiten, die naturgemäss durch den mehr oder minder grossen Umfang der einzelen Verwaltungen hervorgerufen werden, auch bei den österreichischen Eisenbahnunternehmungen weder besonders tiefgreifende Unterschiede wahrgenommen werden können, noch im Laufe der Zeiten besonders einschneidende Wandlungen vorgekommen sind.

Eine Geschichte der Verwaltung der Eisenbahnen muss vielmehr, soll sie ein für sich abgeschlossenes, lebensvolles Ganzes bilden und damit den Anspruch auf das Interesse auch weiterer Kreise gewinnen, die Grenzen ihrer Betrachtungen unbedingt weiter stecken und auch die grossen Fragen des obersten Verwaltungssystems sowie der Ausgestaltung der verschiedenen öffentlich rechtlichen Beziehungen des Eisenbahnwesens mit in den Kreis ihrer Erörterung ziehen.

Sie muss daher in ihrer Darstellung insbesondere auch auf die Frage des Staats- oder Privatbahnsystems in seiner jeweiligen concreten Gestaltung, auf die Art und Weise der Regelung der Beziehungen des Eisenbahnwesens zu anderen verwandten Zweigen der Staatsverwaltung,

dann auf die Entwicklung der aus dem staatlichen Hoheitsrechte fliessenden Oberaufsicht der letzteren über sämmtliche Eisenbahnen und ihrer fortgesetzten Ingerenz auf die Verwaltung derselben mittels der ihr zustehenden Verordnungsgewalt Bezug nehmen.

Die mannigfachen Wandlungen, welche die leitenden Ideen in diesen Beziehungen in unserem Vaterlande im Laufe der Zeiten erfahren haben, zu verfolgen und an der Hand des in dem neu errichteten österreichischen Eisenbahnarchiv reichlich aufgestapelten amtlichen Quellenmaterials in ihren Ursachen zu erforschen sowie kritisch prüfenden Auges darzustellen, bildet gewiss eine für die Feststellung der ganzen Entwicklungsgeschichte des vaterländischen Eisenbahnwesens äusserst wichtige und dankbare, aber auch eine höchst umfangreiche Arbeit, welche bei der Fülle des zu bewältigenden Stoffes für sich den Inhalt eines grösseren Werkes abzugeben vermöchte.

In Anbetracht der hier enger gesetzten räumlichen Grenzen kann im nachfolgenden von einer derartig umfassenden und erschöpfenden Arbeit nicht die Rede sein, vielmehr — allerdings, bei dem völligen Mangel jeder halbwegs ausreichenden Literatur gerade auf diesem Gebiete, auch nur mit sorgfältiger Benützung des vorhandenen reichen Quellenmaterials — nur ein kürzerer, blos das Allgemeine, und auch da blos die wesentlicheren Momente ins Auge fassender Ueberblick über dieses weite Gebiet gegeben werden.

Insbesondere muss die Schilderung der Entwicklung der einzelnen in dem Eisenbahnverwaltungsdienste inbegriffenen Fachdienste denjenigen Capiteln dieses Werkes überlassen werden, die sich mit der Darstellung eben dieser Fachmaterien befassen. Aber auch in Ansehung der allgemeinen Verwaltungsgeschichte soll eine eingehendere Darstellung nur besonders bedeutsamen Verwaltungsvorgängen sowie insbesondere solchen wichtigen Punkten gewidmet werden, die in anderen Theilen dieses Werkes nach dessen Stoffeintheilung keine nähere Erörterung finden.

Die Geschichte der Verwaltung der österreichischen Eisenbahnen zerfällt naturgemäss in vier Hauptabschnitte, entsprechend den vier grossen, hinsichtlich des obersten Verwaltungssystems verschiedenen Perioden in der Entwicklung des österreichischen Eisenbahnwesens.

Die erste Periode reicht von dem ersten Beginne der Eisenbahnen im Jahre 1824 bis zum Schlusse des Jahres 1841; sie umfasst die Zeit der Entstehung der ersten Eisenbahnen in Oesterreich und ist dadurch charakterisirt, dass die Staatsgewalt während derselben die Errichtung und den Betrieb der Eisenbahnen, beherrscht durch die manchesterlichen Doctrinen jener Zeit, zwar im allgemeinen fördernd, aber unter ängstlicher Vermeidung jeder finanziellen Betheiligung des Staates, grundsätzlich mittels Ertheilung von Concessionen [Privilegien] der Privatspeculation überliess.

Aber schon in der zweiten Hälfte dieser Periode ab 1838 machte sich ein Wandel in der principiellen Auffassung der massgebenden Regierungskreise über die geradezu umwälzende Bedeutung des neuen Verkehrsmittels für das gesammte öffentliche und private Leben sowie namentlich auch für die grossen Verkehrsinteressen des Staates, und infolgedessen über das Bedürfnis einer directen Einflussnahme der Staatsgewalt auf die Anlage und Ausgestaltung des vaterländischen Eisenbahnnetzes bemerkbar, jedoch ohne dass diese geänderte Auffassung thatsächlich schon zum Durchbruche gelangte.

Die zweite Periode beginnt mit dem denkwürdigen, auch ausserhalb der Grenzmarken Oesterreichs vielbeachteten kaiserlichen Cabinetschreiben vom 19. December 1841, mit welchem der planmässige Ausbau der grossen, den allgemeinen Verkehrsinteressen dienenden Hauptbahnen direct durch den Staat proclamirt wurde, und reicht bis in die zweite Hälfte des Jahres 1854.

So ist die erste classische Periode eines entschiedenen Staatsbahnsystems in Oesterreich, in welcher die Staatsverwaltung, ohne die fernere Concessionirung auch von Privatbahnunternehmungen principiell auszuschliessen, zunächst in glänzender Weise den syste-

matischen Ausbau der als Staatsbahnen erklärten Hauptlinien und, bei allmählicher Einlösung des grössten Theiles der in deren Richtungen bereits ausgebauten Privatbahnen, in der Zeit ab 1. Mai 1850 auch den Betrieb auf diesen Hauptlinien in die eigenen Hände nahm.

Den Abschluss dieser Periode bilden die kaiserlichen Entschliessungen vom 1. Juni, 8. September und 1. November 1854, mit welchen im Interesse der planmässigen Herstellung eines den öffentlichen Verkehrsbedürfnissen des Reiches entsprechenden, erweiterten Eisenbahnnetzes dem Privateisenbahnbau wieder ein grösserer Spielraum eingeräumt und damit die staatliche Eisenbahnpolitik in grundsätzlich neue Bahnen gelenkt wurde.

Zum jähen und vollständigen Bruche mit dem bisherigen System erweiterte sich diese Aenderung der staatlichen Eisenbahnpolitik durch den fast zu gleicher Zeit, aber völlig unabhängig, aus höheren finanzpolitischen Rücksichten eingeleiteten und sodann in den nächsten Jahren bis 1858 fortgesetzten Verkauf der sämmtlichen vollendeten und erst im Ausbau begriffenen Staatsbahnen an grosse, theilweise von französischen Capitalisten gebildete Actiengesellschaften.

Die dritte Periode dauert von dem Zeitpunkte des eben erwähnten Systemwechsels bis zum Schlusse des Jahres 1879; sie ist die Zeitperiode der grössten räumlichen Ausbreitung des österreichischen Eisenbahnnetzes, jedoch unter der Herrschaft des reinen Privatbahnsystems, und zwar eines Privatbahnsystems, verbunden mit den verschiedensten Formen finanzieller Betheiligung des Staates.

Während dieser Periode wurden, nachdem die anfängliche Absicht eines raschen planmässigen Ausbaues des an die neugebildeten Actiengesellschaften veräusserten staatlichen Bahnnetzes schon im Jahre 1858 ins Stocken gerathen war, nach Wiedererwachen des Unternehmungsgeistes ab 1864, und namentlich in den sogenannten Jahren des wirthschaftlichen Aufschwunges bis 1873, hauptsächlich der Initiative der privaten Speculation folgend, und mithin nicht mehr nach einem bestimmten, staatlich festgehaltenen Plane, eine grosse Reihe von Privatbahnen concessionirt, darunter eine bedeutende Zahl zum Theile staatlich garantirter Bahnen, mit der ausgesprochenen, der damaligen Zeitströmung Rechnung tragenden Absicht, in denselben den schon bestehenden Hauptbahnen Concurrenzlinien erstehen zu lassen.

Vom Verwaltungsstandpunkte zeigt uns noch diese Periode nach einer kurzen Zeit tieferer Depression der oberhoheitlichen Macht der Staatsgewalt gegenüber den neugebildeten grossen Privatbahngesellschaften, äusserlich veranlasst durch die Nothwendigkeit staatlichen Einschreitens gegenüber einigen zu Tage getretenen grellen Auswüchsen der rein privatwirthschaftlichen Verwaltungsform, das allmähliche Wiedererwachen und Erstarken des staatlichen Einflusses auf die Privatbahnen; vom Jahre 1874 angefangen aber nebstdem auch, als nach der grossen wirthschaftlichen Krise vom Jahre 1873 die ungünstigen Ergebnisse der Concessions- und Garantiepraxis der früheren Jahre immer klarer zu Tage traten, die langsame Wiederaufnahme der Staatsbahnidee, aber noch nicht als eine grundsätzliche Aenderung der Eisenbahnpolitik, sondern vorerst nur in der Form von Nothstandsbauten und als Sanirungsmassregel für nothleidend gewordene Privatbahnunternehmungen.

Die vierte Periode endlich beginnt mit dem Jahre 1880 und dauert noch gegenwärtig fort.

Eingeleitet durch die am 30. December. 1879 auf Grund des Sequestrations-Gesetzes vom 14. December 1877 verfügte Uebernahme der Kronprinz Rudolf-Bahn ab 1. Januar 1880 in den Staatsbetrieb und durch das Gesetz vom 7. Mai 1880 über den Ausbau der Arlbergbahn auf Staatskosten, wird diese Periode durch die neuerliche Bildung eines umfassenden staatlichen Betriebsnetzes und durch die Wiederaufnahme der Verstaatlichung im grossen Stile charakterisirt.

Aus den Enunciationen der Regierung seit dem Beginne dieser Periode kann wohl geschlossen werden, dass die staatliche Eisenbahnpolitik sich bis auf den heutigen Tag die allmähliche Ueberführung der noch bestehenden Privatbahnen in

den Staatsbetrieb, insbesondere nach Massgabe des Heranrückens der concessionsmässigen Einlösungs- und Heimfallstermine, unentwegt zum Ziele setzt, und daher ihrerseits an der allmählichen Durchführung der Idee des reinen Staatsbahnsystems festhält.*)

*) Wenigstens liegen keine Regierungshandlungen vor, welche auf eine gegentheilige Richtung der neueren staatlichen Eisenbahnpolitik schliessen liessen. Insbesondere vermag die Neuverleihung einer Concession auf die Dauer von 55 Jahren an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Jahre 1885 keinen Beleg gegen die Richtigkeit obiger Auffassung abzugeben, nachdem dieselbe, wie bekannt, nur infolge der Ungewissheit über die rechtliche Tragweite der der genannten Bahnunternehmung in ihrer ersten Privilegiumsurkunde vom Jahre 1836 in dieser Richtung ertheilten Zusicherungen erfolgte, und bei der Erneuerung der Concession vor allem das Ziel im Auge behalten wurde, das volle staatliche Heimfallsrecht nach Ablauf der neuen Concession ausser allen Zweifel zu setzen, und überdies noch ein früheres staatliches Einlösungsrecht schon ab 1. Januar 1904 festzustellen.

Infolge der durch die gebotene stete Rücksichtnahme auf die finanziellen Interessen des Staates und nicht zum mindesten auch durch wiederholte parlamentarische Schwierigkeiten verursachten Verlangsamung des ganzen Verstaatlichungsprocesses dürfte jedoch diese Periode, wie bisher, so noch auf längere Zeit hinaus infolge des Fortbestandes eines grösseren Privatbahncomplexes neben dem staatlichen Betriebsnetze das Bild des sogenannten »gemischten« Systems darbieten.

Eigenthümlich ist dieser Periode schliesslich noch eine ebensowohl vom Staate, wie auch von den Ländern, und zwar selbst durch finanzielle Betheiligung derselben, mächtig geförderte Bewegung zur Schaffung eines ausgebreiteten Netzes von Nebenbahnen, welche gleichfalls schon im Jahre 1880 auf Grundlage des am 25. Mai dieses Jahres erlassenen, den Bau solcher Bahnen vielfach begünstigenden Localbahngesetzes ihren Anfang nahm, und deren erfolgreiche Fortentwicklung bis zum heutigen Tage ungeschwächt andauert.

I. Periode.

Von der Entstehung der Eisenbahnen im Jahre 1824 bis zum Schlusse des Jahres 1841.

Grundsätzliche Stellungnahme der Staatsverwaltung zu den ersten Holz- und Eisenbahnen. Als die erste unter allen Regierungen des europäischen Continents war diejenige Oesterreichs in die Lage gekommen, zu dem kaum erst entstandenen Eisenbahnwesen von staatswegen Stellung nehmen zu müssen, als der Professor der praktischen Geometrie am polytechnischen Institute zu Wien, Franz Anton Ritter von Gerstner [siehe Abb. 98, Bd. I, 1. Th., Seite 93], am 29. December 1823 bei dem königlich böhmischen Landespräsidium ein Majestätsgesuch wegen Verleihung einer Concession für den Bau einer die Donau mit der Moldau zwischen Mauthhausen und Budweis verbindenden, mit Pferden zu betreibenden Holz- und Eisenbahn überreicht hatte.

Bereits in jenem frühesten Zeitpunkte war anlässlich der Verhandlungen über dieses Concessionsgesuch im Schosse der österreichischen Regierung ausführlich die Frage erörtert worden, ob diese Unternehmung nicht etwa vom Staate selbst auf seine eigenen Kosten auszuführen wäre, oder ob dieselbe besser, dem Concessionsgesuche Gerstner's Folge gebend, der Privatspeculation zu überlassen sei.

Sich auf ein noch von dem Vater des Concessionswerbers, dem k. k. Wasserbaudirector Franz Ritter von Gerstner, im Jahre 1817 abgegebenes Gutachten stützend, waren insbesondere der Oberstburggraf von Böhmen Graf Cholowrat in seinem Berichte vom 14. Januar 1824, mit dem er das Concessionsgesuch Gerstner's einbegleitete und in Uebereinstimmung mit ihm die böhmische

Landesstelle lebhaft dafür eingetreten, dass die Ausführung des Unternehmens vom Staate auf seine eigene Rechnung übernommen werde.

Begründet wurde dieser Antrag damals allerdings weit weniger mit aus der Natur und Aufgabe des Eisenbahnwesens abgeleiteten Erwägungen theoretischer Natur, als vielmehr durch den Hinweis auf die grössere Zweckmässigkeit eines solchen Vorgehens, und zwar insbesondere damit, dass der Staat nach den vorgenommenen Berechnungen und im Hinblick auf die durch die fertiggestellte Eisenbahn zu bewirkenden Aerarialsalztransporte das Unternehmen mit grösserem Vortheile selbst in die Hand zu nehmen in der Lage sei, dass der Staat den nach jenen Berechnungen aus dem Transporte von Salz, Tabak, dann von Militärgütern u. s. w. zu gewärtigenden Gewinn nicht mit Privatunternehmern zu theilen brauche, dass er insbesondere nicht durch die den letzteren einzuräumenden, ausschliessenden Berechtigungen jene Vortheile für die übrigen Staatsbürger auf die Dauer der Concession schwächen oder gar vernichten müsste, welche das Unternehmen dem inneren Verkehr der Landesproducte, dem Handel und den Gewerben verspreche, und dass endlich, wenn auch in der Regel Privatunternehmungen mehr als die eigene Regie des Staates die Ausführung ähnlicher Werke und vorzüglich eines ersten Versuches zu verbürgen geeignet seien, doch bei den besonderen Verhältnissen des gegenwärtigen Falles, und bei der Wichtigkeit desselben die vollständigste Begründung einer Ausnahme vorliegen dürfte.

Gegentheiliger Auffassung waren jedoch die obersten Hofstellen in Wien, und zwar ebensowohl die von dem obersten Kanzler Franz Grafen von Saurau geleitete k. k. vereinigte Hofkanzlei, wohin in Oesterreich das Eisenbahnwesen von seinen ersten Anfängen an bis zum Schlusse des Jahres 1841 ressortirte, wie auch die in allen Fragen, welche die finanziellen Interessen des Staates berührten, zur Mitwirkung berufene k. k. allgemeine Hofkammer.

Beide Hofstellen erachteten bei der Unsicherheit der vorgelegenen Rentabilitätsberechnungen und bei den prekären Local- und sonstigen Verhältnissen das Risico dieses ganz neuen Unternehmens viel zu gross, als dass sich der Staat selbst auf dasselbe einlassen könnte.

Doch war die Regierung, indem sie den hohen Werth wohl würdigte, den das geplante Werk im Falle seines Gelingens für Handel und Industrie, ja selbst für die »Nationalehre« haben musste, mit besonderer Sorgfalt darauf bedacht, den Concessionswerber nicht am Ende durch erschwerende Bedingungen von seinem Vorhaben abzuschrecken. Wurden demselben auch nicht alle von ihm angesprochenen Berechtigungen und Begünstigungen zuerkannt, so war doch die Regierung bei den Verhandlungen über jenes erste Privilegiumsgesuch unstreitig mit besonderer Liberalität vorgegangen.

Als die markantesten Begünstigungen des über dieses Gesuch verliehenen ersten, 50jährigen Eisenbahnprivilegiums des Kaiser Franz vom 7. September 1824 [vollständig abgedruckt im I. Band, 1. Theil, Seite 92], durch welche sich dasselbe von allen sonstigen, im In- und Auslande für ähnliche Unternehmungen, wie Strassen, Canäle, Brücken u. dgl. bis dahin ertheilten Privilegien und Concessionen wesentlich unterschied, stellen sich, abgesehen von dem dem Privilegiumsinhaber zugesprochenen Expropriationsrechte, das unter Punkt 7 des Privilegiums eingeräumte vollkommen freie Tarifirungsrecht sowie die aus Punkt 10 desselben resultirende Umgangnahme von jedem staatlichen Heimfallsrechte dar, durch welch letztere Bestimmung insbesondere die Unternehmung der Sorge für die Bildung eines Amortisationsfonds überhoben wurde.

Mit diesem sehr günstigen Privilegium waren der Bau sowie der Betrieb der Holz- und Eisenbahn vollkommen in die Hände der Privatbetriebsamkeit gelegt, und die Regierung nahm weiterhin auf die Verwaltung dieser Unternehmung keinen wie immer gearteten Einfluss. Dies blieb selbst dann der Fall, als die priv. erste Eisenbahngesellschaft, auf welche das Gerstner'sche Privilegium schon unterm 12. April 1825 durch Kauf-

vertrag übergegangen war, gleich in den ersten Jahren der Ausführung der Bahn dadurch in Verlegenheit und Stockung gerieth, ja ihrer gänzlichen Auflösung nahegebracht wurde, dass sich zeigte, dass die wirkliche Ausgabe den Voranschlag weit überschritt und die anfangs eingelegten Fonds nicht ausreichten, die Bahn daher auch nicht in dem vorgeschriebenen Termine vollendet werden konnte.

Bei der Regierung hatte sich, wie aus dem noch vorhandenen Actenmateriale jener Zeit klar entnommen werden kann, solchen Unternehmungen gegenüber immer mehr die Auffassung gefestigt, dass man an dem System festhaltend, dass das staatliche Verwaltungsgebäude möglichst zu vereinfachen sei, auch bei Unternehmungen öffentlichen Charakters an Stelle lästiger staatlicher Regie, soweit es die im Spiele stehenden öffentlichen Interessen nur immer angängig erscheinen liessen, die mächtigen Triebfedern der Privatbetriebsamkeit frei walten zu lassen habe. Man huldigte damals in den obersten Regierungskreisen ausgesprochenermassen der dem Grundsatze des »laisser faire« entsprechenden Anschauung, dass jene Werke der Nationalbetriebsamkeit am sichersten und besten gedeihen, welche, ohne durch die der Staatsverwaltung zu Gebote stehenden künstlichen Hebel emporgehoben zu werden, durch die richtige Berechnung der Privatspeculation ins Leben treten, sich durch ihre innere Kraft erhalten und selbst im Ringen mit Hindernissen erstarken.

Nachdem am 18. Juni 1832 noch das weitere, mit dem eben besprochenen ersten Eisenbahnprivilegium fast völlig gleichlautende 50jährige Privilegium zur Erbauung einer die Donau mit dem Gmundener See zwischen Linz und Gmunden verbindenden Holz- und Eisenbahn den Handlungshäusern Geymüller, Rothschild und Stametz verliehen und dieses Privilegium von den genannten Handlungshäusern gleichfalls an die k. k. priv. erste Eisenbahngesellschaft übertragen worden war, hatte diese unter der eben gedachten Firma protokollirte Actiengesellschaft die ganze Budweis-Linz-Gmundener Pferdeeisenbahn in ihren Händen vereinigt.

Innere Dienstesorganisation der priv. ersten Eisenbahngesellschaft. Die Organisation des inneren Verwaltungsdienstes bei diesem ältesten Eisenbahnunternehmen war den damaligen einfachen Verhältnissen möglichst angepasst und lediglich nach kaufmännischen Rücksichten und unter Bedachtnahme auf die weitgehendste Oeconomie gebildet.

Die Angelegenheiten der Gesellschaft wurden durch die Generalversammlung der Actionäre und durch eine von derselben gewählte Direction besorgt.

Die Generalversammlung wählte aus den sämmtlichen Actionären drei Directoren und vier Ausschussmänner, die vereint die Direction bildeten. Derjenige von den Directoren, der die meisten Wahlstimmen erhalten hatte, stand als erster Director an der Spitze der Geschäfte und sass sowohl der Generalversammlung, als auch der Direction vor. Jedes Jahr hatte ein Director und ein Ausschussmitglied auszutreten; dieselben waren aber wieder wählbar.

Die Direction hatte die Verwaltung der gesellschaftlichen Geschäfte zu besorgen. Die Sitzungen der Direction wurden regelmässig wenigstens alle vierzehn Tage einmal abgehalten. Die Beschlüsse wurden mit Stimmenmehrheit gefasst. Die Direction wählte die nöthigen Verwaltungsbeamten, bestimmte ihre Gehalte und war auch berechtigt, diese Beamten ohne Angabe der Ursache zu entlassen.

Die drei Directoren theilten sich in die Leitung und Aufsicht der Geschäfte nach ihrem eigenen Ermessen; jedoch blieb jedes einzelne Directionsmitglied auch in dem ihm zugewiesenen Fache von den Beschlüssen der Directionssitzungen abhängig, und keiner derselben konnte eigenmächtig eine neue Verfügung treffen.

Die Leitung der Geschäfte, folglich auch die Bestimmung der Frachten auf der Bahn und der Abschluss von Verträgen über grosse Frachtquantitäten, blieb der Direction überlassen. Wenn jedoch eine Veränderung an der Eisenbahn selbst oder eine Erweiterung derselben durch Seitenzweige unternommen werden wollte, so war hiezu die Genehmigung der Generalversammlung erforderlich.

Das scientifische und technische bei der ganzen Unternehmung, sonach zunächst die Leitung und Ausführung des Baues der Eisenbahn, war vertragsmässig dem Ritter von Gerstner und nach seinem Rücktritte im Jahre 1829 seinem Nachfolger Mathias Schönerer [siehe Abb. 113, Bd. I, 1. Theil, Seite 104] als »Bauführer« übertragen.



Abb. 1. Anton Friedrich Graf Mittrowsky.

Der Bauführer hatte das Recht, die zum Bau erforderlichen Ingenieure, deren Zahl anfänglich auf zwölf mit einem Taggelde von 1 bis 2 fl. C.-M festgestellt war, sowie die nöthigen Gehilfen mit 30 bis höchstens 48 kr. C.-M. aufzunehmen, zu entlassen und nach eigenem Ermessen durch andere Individuen zu ersetzen.

Zur Aufnahme noch weiterer Ingenieure oder eines »vorzüglichen« Ingenieurs durch Zusicherung einer einjährigen Abfertigungsgebühr, als ausserordentliche Belohnung nach vollendetem Bau, bedurfte der Bauführer der Genehmigung der Gesellschaftsdirection.

Zum Zwecke der Vornahme von Ankäufen, Eingehung von Contracten, Anweisung und Erhebung von Zahlungen wurde ein gesellschaftlicher Bevollmächtigter bestellt, der in der Nähe des Bauplatzes seinen Wohnsitz zu nehmen und

daselbst im Namen der Gesellschaft alle jene Accorde oder Contracte einzugehen hatte, welche in Ansehung der Ablösung der Grundstücke, des Ankaufes der Baumaterialien und Requisiten, der Verdingung der sämmtlichen Arbeiten und aller übrigen Erfordernisse für den Bau abzuschliessen waren, nachdem die Qualität und die Anzahl der Bauerfordernisse vom Bauführer angegeben und der annehmbare Preis von ihm ausgemittelt war. Abschlüsse über 2500 fl. C.-M. unterlagen der Genehmigung der Direction.

Weiters wurde in der Nähe des Bauplatzes noch eine Baucassa errichtet, deren Personal dem gesellschaftlichen Bevollmächtigten untergeordnet war und an welche letzterer allein das Anweisungsrecht hatte, sobald vom Bauführer die Bestätigung über die ordentliche Ablieferung vorlag.

Auf diese Weise war die ganze Geschäftsleitung im Baubezirke zwischen dem Bauführer rücksichtlich des scientifischen und technischen und zwischen dem gesellschaftlichen Bevollmächtigten rücksichtlich des administrativen und der Geldgeschäfte getheilt.

Nach der Eröffnung des Betriebes wurde zur Ausführung der Beschlüsse der Direction und zur Leitung des Betriebes ein Localdirector mit dem Amtssitze in Linz ernannt, der zugleich die Stelle des Generalsecretärs der Gesellschaft versah.

Ihm waren unterstellt sämmtliche Betriebsbeamten, dann für die Conservation der Bahn der Bahncommissär, die Wegmeister sowie die Stations- und Bahnwächter, ferner der Oberconducteur und die Conducteure, endlich der Werkmeister, der Werkführer und die im Taglohne gehaltenen Schmiede, Sattler und Wagnergesellen.

Die Transportbespannung war von Anbeginn an vertragsmässig an besondere Unternehmer, und zwar für die Strecke Budweis-Linz an den Schiffmeister Adalbert Lanna in Budweis und für die Strecke Linz-Gmunden an den Schiffmeister Fink in Braunau verpachtet; erst in einem viel späteren Zeitpunkte, nämlich mit 1. November 1846, wurde auch dieses Transportbespannungsgeschäft von der Gesellschaft in die eigene Verwaltung übernommen.

Früheste Anordnung eines förmlichen Verfahrens in Absicht auf den Bau von Eisenbahnen. Hindernisse, welche der ersten Eisenbahngesellschaft beim Bau der Eisenbahn zwischen Linz und Gmunden von Seite solcher Grundbesitzer in den Weg gelegt wurden, mit denen sie sich wegen der Grundeinlösung im gütlichen Wege nicht abzufinden vermochte, sowie Beschwerden seitens der Grundbesitzer ganzer Gemeinden wegen des eigenmächtigen Vorgehens der Bahngesellschaft in Ansehung der Inanspruchnahme von Grundstücken für den Bahnbau, nöthigten die Regierung bereits frühzeitig, auf die Anordnung eines förmlichen Verfahrens für den Eisenbahnbau bedacht zu sein.

Es handelte sich hiebei insbesondere um die Lösung zweier Hauptfragen, und zwar:

a) ob die Bahngesellschaft nach den Bestimmungen ihres Privilegiums und an und für sich berechtigt sei, die Trace zur Eisenbahn auch im Detail nach ihrem Gutbefinden zu wählen, oder ob sie nicht vielmehr in dieser Hinsicht an die Beobachtung gewisser Modalitäten gebunden sei und eventuell, worin diese letzteren zu bestehen hätten, ferner

b) ob im Falle, als sich die Interessenten über die Ablösung der an die Eisenbahn hintanzugebenden Grundstücke und der darauf befindlichen Gebäude nicht im gütlichen Wege zu vereinigen vermochten, und es hiernach auf die gerichtliche Schätzung anzukommen habe, mit dem Bau der Eisenbahn schon früher begonnen werden könne, bevor noch die gerichtliche Schätzung und hierauf die gerichtsordnungsmässige Einantwortung der einzulösenden Gründe und Gebäude selbst stattgefunden habe.

Nach Einholung des Gutachtens der Kammerprocuratur und Einvernahme der oberösterreichischen Landesregierung wurden in dieser Richtung von der vereinigten Hofkanzlei mit Decret vom 20. Juni 1834 folgende Anordnungen erlassen:

Die Eisenbahnunternehmung sei nach dem Inhalte ihres Privilegiums verbunden, nicht nur über die Art der Herrichtung neuer Strassen an Stelle der bisher bestandenen, von der Eisenbahn durch-

schnittenen und über die Art der Uebersetzung der Bäche und Flüsse durch die Eisenbahn, sondern auch über alles übrige Baudetail die speciellen Anträge der vorläufigen Würdigung der Behörden zu unterziehen.

Unter diesen Behörden sei zunächst die Landesstelle zu verstehen, welche nach Erfordernis auch andere Behörden dieser Würdigung beizuziehen habe. Die Landesstelle habe die Bauanträge der Eisenbahnunternehmung, wenn sie in öffentlicher Beziehung ohne Anstand befunden werden, zu genehmigen, dagegen bei obwaltenden, durch öffentliche Rücksichten begründeten Bedenken derselben zur Beseitigung des Anstandes zurückzustellen.

Sobald die Genehmigung der Landesstelle für die ganze Länge der Bahn oder für einzelne Strecken derselben erfolgte, sei an die Grundbesitzer, deren Grundstücke oder Gebäude für die Eisenbahn nach dem genehmigten Baudetail benöthigt werden, der Befehl zur Abtretung des erforderlichen Flächenmasses gegen angemessene Schadloshaltung zu erlassen.

Wenn über die Ablösung der zur Eisenbahn abzutretenden Grund- oder Gebäudetheile zwischen der Eisenbahnunternehmung und den Grundbesitzern ein gütlicher Ausgleich nicht zu Stande komme, so habe die gerichtliche Schätzung einzutreten; sobald diese vor sich gegangen sei und von der Eisenbahnunternehmung der Schätzungswerth gerichtlich hinterlegt wurde, sei die Bahnunternehmung von den politischen Behörden in dem Bau der Eisenbahn gegen die etwaigen aus dem Schätzungsacte entstehenden weiteren Anstände der Grundbesitzer, denen aber dadurch die Austragung ihrer allfälligen Anstände auf dem Rechtswege nicht benommen werde, mit allem Nachdrucke, wie es den Behörden im Schlussparagraph des Privilegiums zur Pflicht gemacht sei, zu schützen.

Verhandlungen über das Gesuch um Ertheilung eines Privilegiums für eine Locomotiveisenbahn von Wien nach Bochnia. Am 15. April 1835 überreichte das Wechselhaus S. M. v. Rothschild ein Majestätsgesuch, in welchem dasselbe die Bitte stellte, ihm ein Privilegium für die Errichtung einer Eisenbahn von Bochnia nach Wien unter ähnlichen Bedingungen, wie selbe in der Concession für die Eisenbahn zwischen Linz und Gmunden festgesetzt waren, jedoch mit mehreren paragraphenweise näher bezeichneten Abänderungen zu gewähren und zugleich zu gestatten, dass für dieses grosse Unternehmen die nöthigen Fonds auf dem Wege eines Allerhöchsten Ortes zu sanctionirenden Actienvereines disponibel gemacht werden dürfen.

Die Verhandlungen über dieses Concessionsgesuch gestalteten sich insoferne vom Verwaltungsstandpunkte besonders bemerkenswerth, als der zur Begutachtung dieses Ansuchens berufene Hofbaurath in seinen Aeusserungen vom 14. und 23. Mai 1835 zum erstenmal den bestimmten Antrag stellte, dass, so sehr das Unternehmen in aller Art unterstützt zu werden verdiene, doch, bevor auf die Ertheilung des angesuchten Privilegiums eingegangen werde, von dem um das Privilegium werbenden Wechselhause gefordert werden möge, dass es seinen Antrag in einem ausgedehnteren, die zu verfolgende Trace ersichtlich darstellenden Situationsplane mit Bezeichnung der Ortschaften, welche in der beabsichtigten Communicationstrace berührt oder durchschnitten werden wollen, mit Andeutung der zwischen selben befindlichen Grundgattungen sowie der Flüsse und Bäche, welche übersetzt werden sollen, endlich mit einem die Niveauverhältnisse kennzeichnenden Längenprofile klarlege, ausser diesen Behelfen aber auch noch einen Prospect über das ganze Unternehmen vorlege, aus welchem der Plan der Unternehmung, die Quantität und Gattung der durch die projectirte Eisenbahn zu transportirenden Producte, Erzeugnisse und sonstigen Frachtgegenstände nach einem wahrscheinlichen Verhältnisse sowie deren vorzügliche Absatzorte nebst den wahrscheinlichen Frachtkosten angegeben werden sollten. Der Hofbaurath erklärte es für unbedingt nothwendig, nicht nur dass die Richtungslinie der projectirten Anlage durch deutliche und ersichtliche Situationspläne dargestellt, sondern dass dieselbe auch mittels der betreffenden

Kreisämter localiter begangen werde, damit hiebei die von den Adjacenten erhobenen Einwendungen und Anstände, soweit sie nicht durch ein freiwilliges Einverständnis behoben werden können, durch Intervention der Staatsverwaltung thunlichst beseitigt, das heisst entweder, soweit sie gerechtfertigt erscheinen, in Schutz genommen, oder aber, soweit sie überspannte Forderungen darstellen, durch ihre Einwirkung auf ein billiges Mass herabgestimmt werden.

Bei der Berathung dieses Gegenstandes in der vereinigten Hofkanzlei beantragte der ständige Referent für Eisenbahnangelegenheiten daselbst, als welcher der um die Förderung des vaterländischen Eisenbahnwesens in dieser ersten Periode viel verdiente Hofrath Wilhelm Freiherr von Drossdik fungirte, dass in Anbetracht dessen, dass das projectirte Unternehmen bei seiner offenbaren Gemeinnützigkeit einer besonderen Berücksichtigung würdig sei, das Privilegium sogleich ohne Anstand ausgefertigt werden möge, ohne vorerst die weitwendigen und kostspieligen Vorerhebungen, die der Hofbaurath beantragte, zu veranlassen. Bei der Abstimmung war jedoch mit allen Stimmen gegen diejenige des Referenten beschlossen worden, dass nur vorläufig ein allerunterthänigster Vortrag dahin zu erstatten sei, dass dem um das Privilegium werbenden Wechselhause vorderhand blos eine allgemeine Zusicherung gemacht, jedoch noch kein Privilegium ertheilt und ausgefertigt werde, bis nicht die vom Hofbaurathe beantragten Erhebungen vor sich gegangen seien, die umständlichen Pläne vorgelegt wurden und die Staatsverwaltung hieraus die Ueberzeugung gewonnen haben werde, dass die Privilegiumswerber dem Unternehmen die gebührende Aufmerksamkeit gewidmet haben und auch den ernstlichen Willen besitzen, zur Ausführung desselben zu schreiten.

Als oberster Kanzler fungirte zu jener Zeit bereits Anton Friedrich Graf Mittrowwsky von Mittrowiz und Nemischl [Abb. 1], ein Staatsmann, der allen Fragen des neu entstandenen Eisenbahnwesens ein lebhaftes persönliches Interesse entgegenbrachte und wie die weitere Darstellung zeigen wird, noch in den folgenden Jahren vielfach Gelegenheit fand, sich als ein warmer Förderer des vaterländischen Eisenbahnwesens zu erweisen.

Derselbe, principiell von der Auffassung ausgehend, dass die vom Hofbaurathe beantragten Vorerhebungen gar nicht zur Sorge der öffentlichen Verwaltung, sondern nur zu derjenigen der Unternehmer gehören, damit diese die wenigst möglichen Hindernisse bei der angenommenen Trace finden und dieselben mit den leichtesten Kosten beheben können, trat seinerseits dem Beschlusse der Hofkanzlei nicht bei.

In einer am 30. September 1835 an den leitenden Vicepräsidenten der allgemeinen Hofkammer, Ritter v. Eichhoff, gerichteten Note erklärte er vielmehr, nicht absehen zu können, warum, wenn schon eine Zusicherung gegeben werden will, nicht gleich das Privilegium ausgefertigt werden solle. Er gedenke hierauf bei Sr. Majestät den allerunterthänigsten Antrag zu stellen, weil für ein so grossartiges, so ungemein kostspieliges, zur Ausführung vielleicht zehn Jahre erforderndes Unternehmen der Aufschub und die Verzögerung, die durch jene Verhandlungen entstehen müssten, höchst nachtheilig seien, weil der Aufwand für diese letzteren von circa 60.000 fl. C.-M. den Unternehmern — ohne dessen Nothwendigkeit — billigerweise nicht zugemuthet werden könne, weil auch die bisherigen Eisenbahnprivilegien ohne solche vorläufige Anforderungen ertheilt worden seien und daher nicht abzusehen sei, warum bei dem jetzigen andere Wege eingeschlagen und die Unternehmer in so grosse Unkosten gestürzt werden sollen, endlich weil nach den Personen der Privilegiumswerber, nach der Grossartigkeit des Unternehmens, das 6 bis 8 Millionen Gulden C.-M. kosten soll, und nach den bisherigen Vorbereitungen und Studien der Unternehmer an der Ueberlegung und dem festen Vorsatze derselben nicht zu zweifeln sei.

In der Antwortsnote vom 15. October 1835 schloss sich der damalige Vicepräsident der allgemeinen Hofkammer und spätere Hofkammerpräsident Ritter von Eichhoff [Abb. 2], ein nicht minder eifriger Förderer des Eisenbahnwesens jener Periode, der Ansicht des obersten

Kanzlers vollständig an, dass, nachdem schon ähnliche frühere Eisenbahnunternehmungen mit kaiserlichen Privilegien betheilt wurden, ohne weitläufige Vorverhandlungen, wie sie der Hofbaurath angetragen habe, zur Bedingung zu setzen, nicht abzusehen sei, warum man gerade bei einem Unternehmen, zu welchem sich so solide und vertrauenswürdige Männer, wie die Banquiers Rothschild und andere mit ihnen verbundene Personen mit einem so bedeutenden Kostenaufwande — gewiss nicht, ohne der Sache die gehörige Aufmerksamkeit zu widmen — entschlossen haben, damit beginnen sollte, so weit aussehende, das Unternehmen in eine unabsehbare Ferne hinausschiebende Vorerhebungen und ämtliche Vorverhandlungen anzuordnen.

Speciell rücksichtlich der von den Privilegiumswerbern geplanten Errichtung einer Actiengesellschaft wies der Vicepräsident der Hofkammer darauf hin, dass in der hinsichtlich der Bildung von Actiengesellschaften zur Ausführung neuer und gemeinnütziger Unternehmungen erlassenen Normalverordnung vom 15. October 1821 der ausdrückliche und wohl an und für sich einleuchtende Grundsatz aufgestellt worden sei, dass die Beurtheilung, ob irgend eine Unternehmung, für welche sich eine Actiengesellschaft bilden wolle, mehrere oder mindere Wahrscheinlichkeit des Erfolges oder Gewinnes für sich habe, der Privatconvenienz, wie bei jeder anderen Fabriksgesellschaft, überlassen bleiben müsse, indem es bei industriellen Unternehmungen sehr schwer, ja in vielen Fällen ganz unmöglich wäre, den Erfolg oder die Grösse des Gewinnes aus denselben im voraus zu bestimmen oder zu verbürgen, es übrigens in eines jeden Willkür stehe, Actien zu nehmen oder nicht und endlich die Staatsverwaltung, wenn sie sich in solche Beurtheilung und in Berücksichtigung von Privatverhältnissen einlassen wollte, sich eine Verantwortung aufbürden würde, die sie in unangenehme Verhältnisse verwickeln könnte.



Abb. 2. Ritter von Eichhoff.

Nur wenn die Staatsfinanzen zu dem Ende in Anspruch genommen würden, um mit einer bedeutenden Anzahl von Actienantheilen der Actiengesellschaft beizutreten, würde es wohl der Staatsverwaltung nicht verargt werden können, wenn sie vorläufig die genauesten Vorerhebungen anordnen würde, um sich die Beruhigung zu verschaffen, dass die Summe, welche sie darauf zu verwenden gesonnen sei, sich auch gehörig rentire.

Wenn dagegen, wie im vorliegenden Falle, Private von allgemein anerkannter Vertrauenswürdigkeit sich entschliessen, bedeutende Privatcapitalien zur Ausführung allgemein anerkannter, gemeinnütziger Unternehmungen zu verwenden, dann dürfe die Staatsverwaltung die Bevormundschaftung der Privatinteressen umsoweniger so weit treiben, dass sie sich bis in die Details der Ausführungsmodalitäten einlasse, als es eine bekannte Sache sei, dass Bauunternehmungen insbesondere durch Private in der Regel besser und zweckmässiger ausgeführt zu werden pflegen, als unter der Leitung amtlicher Baubehörden; es dürfte daher in allen solchen Fällen genügen, von staatswegen nur jene Punkte in Erwägung zu ziehen, welche zugleich öffentliche Rücksichten berühren. Wo diese nicht gefährdet seien, scheine es den allgemeinen Interessen zu entsprechen, gemeinnützigen Unternehmungen jede thunliche und gewünschte Erleichterung und Aufmunterung angedeihen zu lassen.

Diese Auffassung der beiden leitenden Staatsmänner über die Stellung des Staates gegenüber Actienvereinen im allgemeinen und insbesondere gegenüber solchen zur Errichtung von Eisenbahnen wurde im vorstehenden ausführlicher mitgetheilt, nicht nur weil sie ein helles Licht auf diejenigen Grundsätze wirft, nach welchen zu jener Zeit ein wichtiges Gebiet der staatlichen Wirthschaftspolitik, dem gerade gegenwärtig wieder eine erhöhte Aufmerksamkeit zugewendet wird, geleitet wurde, sondern insbesondere auch, weil sie geeignet erscheint, die in manchen Schriften enthaltene Darstellung zu widerlegen, als ob die ersten Unternehmungen zur Erbauung von Eisenbahnen in Oesterreich anfänglich als bedenkliche Bestrebungen mit dem Misstrauen der massgebenden Regierungskreise zu kämpfen gehabt hätten. Es geht aus jenen Actenstücken vielmehr ganz im Gegentheil hervor, welche grosse Bedeutung gerade die officiellen Regierungskreise von allem Anbeginn an diesem neuen Verkehrsmittel für die Nationalwohlfahrt beilegten, und welch kräftige, Unterstützung dieselben daher auch denjenigen Unternehmungen angedeihen zu lassen bestrebt waren, die sich die Errichtung von Eisenbahnen zur Aufgabe machten.

In dieser Auffassung ertheilte denn auch thatsächlich Kaiser Ferdinand bald nach seinem Regierungsantritte mit Entschliessung vom 21. November 1835 die Genehmigung zur Ausfertigung eines Privilegiums auf fünfzig Jahre für die durch S. M. von Rothschild und beziehungsweise durch die deshalb zu bildende Actiengesellschaft auszuführende Eisenbahn zwischen Wien und Bochnia mit den Nebenbahnen nach Brünn, Olmütz und Troppau, dann zu den Salzmagazinen in Dwory, Wieliczka und bei Bochnia nach den Bestimmungen des für die Eisenbahn zwischen Linz und Gmunden ertheilten Privilegiums und mit den zu einigen Privilegiumsparagraphen angesuchten Zusätzen oder Abänderungen, jedoch mit dem speciell zum § 7 des Privilegiums ausdrücklich beizusetzenden Vorbehalte der aus dem Postregal sowohl von Seite der Postverwaltung, als von Seite der Posthälter sich ergebenden Rechte und Ansprüche, in Beziehung auf welche die Eisenbahnunternehmung sich in geeigneter Weise in die Ordnung zu setzen und nach Umständen abzufinden haben werde.

Massnahmen zum Schutze des Postregals gegenüber den Eisenbahnen. Der vorstehende, zum erstenmal in dem Nordbahnprivilegium enthaltene Vorbehalt in Ansehung des Postregals hatte folgende Vorgeschichte.

Obgleich in den beiden Privilegien für die Budweis-Linzer und für die Linz-Gmundener Bahn von den Jahren 1824 und 1832 die Unternehmung nur zur Verführung von Gütern und Waren berechtigt worden war, hatte die Direction der ersten Eisenbahngesellschaft doch

alsbald nach Vollendung der Bahn von Budweis nach Linz im Jahre 1832 auf dieser Linie auch die Beförderung von Personen eingerichtet, und zwar nicht blos fallweise über Anmelden von Reisenden, sondern auch regelmässige Gesellschafts- und Stellwagenfahrten, die zu festgesetzten Stunden abgingen und an dem Bestimmungsorte eintrafen, und bei denen die Reisenden von Station zu Station mit gewechselten Pferden befördert wurden. Nach Eröffnung der weiteren Linien von Linz bis Wels am 1. April und bis Lambach am 16. Juli 1835 wurden diese Personenfahrten auch auf diese Linien ausgedehnt.

Als nun die Direction der ersten Eisenbahngesellschaft vernahm, dass die Lohnkutscher in Oberösterreich und namentlich in Linz und Wels, die sich hiedurch in ihrem Gewerbe beeinträchtigt fühlten, mit einem Majestätsgesuche bittlich wurden, damit der Gesellschaft die Beförderung der Reisenden, wozu sie nach dem Wortlaute ihres Privilegiums gar nicht berechtigt sei, eingestellt und untersagt werde, schritt sie am 23. August 1834 um die ausdrückliche Bewilligung ein, auf ihrer Bahn auch Personen befördern zu dürfen.

Die von der vereinigten Hofkanzlei hierüber einvernommenen Landesstellen in Böhmen und Oberösterreich sprachen sich in Berücksichtigung der vielen Vortheile, welche die uneingeschränkte Benützung der Eisenbahnen infolge Belebung des Waren- und Personenverkehrs der Allgemeinheit gewähre, und da die Vermehrung der Communicationsmittel in einem Lande nur als ein Fortschritt der Cultur begrüsst werden könne, endlich in der Erwägung, dass der Verfall bestehender ebenso wie das Emporkommen neuer Gewerbsgattungen eine unvermeidliche Folge des Fortschrittes auf dem Gebiete der Industrie und der Erfindungen sei, und daher die Klagen der Lohnkutscher keine Berücksichtigung verdienten, für die Ertheilung der angesuchten Bewilligung, vorbehaltlich der genauen Beobachtung der Post- und sonstigen Polizeivorschriften, aus.

Weitaus strenger wurde diese Frage von den staatlichen Postverwaltungsorganen aufgefasst, die von der bei Erledigung des Gesuches zur Mitwirkung berufenen allgemeinen Hofkammer einvernommen wurden.

Die Oberpostverwaltungen von Prag und Linz vermochten in der von der Eisenbahnunternehmung eigenmächtig und schwungvoll betriebenen Personenbeförderung nur eine unbefugte, schwere Benachtheiligung des Postärars und einen Eingriff in die Prärogative des Postregals zu erblicken, die nicht ruhig hingenommen werden können.

Namentlich die Oberpostverwaltung in Linz stellte, indem sie überdies noch darauf hinwies, dass durch die Eisenbahnbeförderung manche verdächtige Individuen der polizeilichen Aufsicht zu schnell entzogen würden, und wegen der nahen Grenze sich manche Verbrecher dem verfolgenden Arme der Gerechtigkeit entziehen könnten, direct den Antrag, die Beförderung der Reisenden auf den beiden Eisenbahnen von Linz nach Budweis sowie von Linz nach Wels und beziehungsweise Lambach zu beseitigen, und dahin zu wirken, dass die schon dermalen bestehenden Personenbeförderungen auf den bezeichneten beiden Bahnen eingestellt werden.

In einer einigermassen objectiveren, wenn auch die postalischen Interessen immer noch sehr weitgehend vertretenden Weise gab die den beiden genannten Landespostbehörden übergeordnete k. k. oberste Hofpostverwaltung ihr Gutachten dahin ab, dass, wenn auch auf der einen Seite nicht verkannt werden könne, dass die Errichtung von Eisenbahnen nicht nur wegen der grösseren Wohlfeilheit des Transportes, sondern auch, weil mit denselben Personen und Waren viel schneller als mit den gewöhnlichen Transportgelegenheiten an den Ort der Bestimmung gebracht werden können, eine für das allgemeine Interesse sehr wichtige Unternehmung bilden, doch bei der Ertheilung von Concessionen zu Eisenbahnunternehmungen die Regierung sicher nicht beabsichtigt habe, die Interessen des Postgefälls gänzlich bei Seite zu setzen, die Rechte des Postregals durch die Privatunternehmungen von Eisenbahnen aufheben und die staatliche Post-

anstalt durch solche Unternehmungen in ihren Nutzungen ohne entsprechende Schadloshaltung verkürzen zu lassen.

Nach dem bereits bei der Errichtung von Eisenbahnen zwischen Dresden und Leipzig, dann zwischen München und Augsburg eingehaltenen Vorgange beantragte daher die oberste Hofpostverwaltung eine Reihe von Verpflichtungen und Bedingungen, welche den Unternehmern von Eisenbahnen, die schon gegenwärtig bestehen und künftig sich bilden werden, aufzuerlegen wären, damit das Postgefälle für den Abbruch an seinen Einnahmen auf andere Weise wieder eine Schadloshaltung finde.

Diese Bedingungen hätten sich im wesentlichen zu beziehen:

a) auf den vollkommenen Ausschluss der zur Beförderung mit der Briefpost geeigneten Gegenstände, als Briefe, Zeitungen, Pakete etc., von der directen Beförderung durch die Bahnunternehmung und auf die Verpflichtung zur unentgeltlichen Beförderung aller ihr von der Post übergebenen, in das ausschliessliche Beförderungsrecht der Briefpostanstalt gehörigen Gegenstände;

b) auf die Leistung einer jährlichen Entschädigung [Aversionalsumme] an die Postwagenanstalt für die Gestattung der Uebernahme des Transportes von Frachtstücken unter zehn Pfund, deren Versendung bis dahin in das ausschliessliche Beförderungsrecht der Fahrpostanstalten gehörte, nach Massgabe des dem Gefälle dadurch entgangenen Reinertrages;

c) auf die Verpflichtung der Eisenbahnunternehmung, für die Beförderung der ihr von der Postanstalt übergebenen Fahrpostsendungen von dem nach den Tarifen der Eisenbahngesellschaft entfallenden Porto einen Nachlass von 25% einzuräumen;

d) auf die Verpflichtung der Eisenbahnunternehmung, zur Beförderung der Fahrpostsendungen eigens für diesen Zweck construirte Wagen im Einverständnisse mit der Postbehörde zu bauen, und die nach Umständen für nothwendig erachteten Postconducteure oder sonstigen postamtlichen Begleiter unentgeltlich mitzubefördern;

e) auf die Uebernahme der vollen Haftung durch die Eisenbahnunternehmung für die ihr von der Postanstalt übergebenen Brieffelleisen, Estaffetten und Fahrpostsendungen vom Momente der bescheinigten Uebernahme bis zum Zeitpunkte der unbeanständet erfolgten Ablieferung;

f) auf die Entrichtung von 10% vom Personengelde eines jeden Reisenden an die Postanstalt, als Entgelt für die Gestattung der Einführung regelmässiger Personenfahrten durch die Eisenbahnunternehmung; endlich

g) auf den Vorbehalt des Rechtes, für die Postanstalt bei den regelmässigen Personen- und sonstigen Fahrten auf der Eisenbahn die Stunden der Abfahrt und der Ankunft auf beiden Endpunkten der Bahn zu bestimmen, um die Influirung in die Posten zu bewerkstelligen.

Nachdem der Unternehmung der Linz-Budweiser und Linz-Lambacher Bahn in den bezüglichen beiden Privilegien eine Befugnis zur Beförderung von Reisenden nicht ertheilt worden sei, Privilegien aber nach dem strengsten Wortlaute zu nehmen und auszulegen seien, beantragte die oberste Hofpostverwaltung weiters, die unter *a)* bis *g)* angeführten Verpflichtungen und Bedingnisse auch schon dieser Unternehmung aufzuerlegen, allen künftigen Eisenbahnunternehmungen aber gleich von vorne herein in der Privilegiumsurkunde vorzuzeichnen, um ein für allemal späteren Anständen und Differenzen vorzubeugen.

In diesem Stadium befand sich die Berathung über die Ansprüche der Postverwaltung und über die Beschwerden der Postmeister gegenüber dem neuartigen Eisenbahnbetriebe, als das Privilegiumsgesuch des Wechselhauses S. M. v. Rothschild für die Eisenbahn von Wien nach Bochnia in Verhandlung stand; um der Entscheidung in jener principiellen Frage nicht zu präjudiciren, wurde daher in der kaiserlichen Entschliessung vom 21. November 1835 die Aufnahme jenes vorläufigen Vorbehaltes bezüglich der sich aus dem Postregal ebensowohl für die Postverwaltung, wie für die Posthälter ergebenden Rechte und Ansprüche in das dem genannten Wechselhause auszufertigende Eisenbahnprivilegium angeordnet.

Rothschild gab sich jedoch mit diesem Vorbehalte nicht zufrieden. In einer Eingabe an die vereinigte Hofkanzlei machte er geltend, dass infolge dieses Vorbehaltes das neue Unternehmen, das ohnehin in politischer und technischer Beziehung mit so vielen Schwierigkeiten zu kämpfen haben werde, sehr unangenehmen und lästigen Processen über gänzlich ungerechtfertigte Entschädigungsansprüche ausgesetzt werden würde. Bei dem Fortschreiten der Industrie sei es ganz unvermeidlich, dass hie und da auch Privatinteressen verletzt, frühere Unternehmungen durch neuere verdrängt werden. Solches begründe aber an und für sich noch keine Entschädigungsansprüche. Wenn nun den Poststallhältern in der Privilegiumsurkunde diesfalls vorzugsweise im Begünstigungswege ein Entschädigungsanspruch zuerkannt würde, würden bald auch die Wirthsleute, Landkutscher, Fuhrleute, Wagner, Schmiede mit Entschädigungsansprüchen auftreten; solche Gefahren müssten die eingeleitete Actiensubscription beeinträchtigen und das Unternehmen im Keime ersticken.

Rothschild bat daher von der Aufnahme des fraglichen Vorbehaltes ganz abzusehen und machte sich für den Fall der Gewährung seiner Bitte erbötig, sich mit der Staatsverwaltung über ein festzusetzendes Pauschale für die dem Postregal etwa zugehenden Nachtheile auszugleichen.

Dieser Bitte Rothschild's war wohl nicht willfahrt worden; in theilweiser Würdigung der in seiner Eingabe dargelegten Gründe wurde jedoch über Vortrag des Hofkammerpräsidenten mit kaiserlicher Entschliessung vom 30. Januar 1836 verfügt, dass in den § 7 der Privilegiumsurkunde, statt des oben angegebenen, lediglich der Vorbehalt »unbeschadet dem Postregal« aufzunehmen sei.

Nach diesem Stande der Dinge wurde hierauf auch der ersten Eisenbahngesellschaft über ihr schon früher erwähntes Gesuch auf Antrag der vereinigten Hofkanzlei mit kaiserlicher Entschliessung vom 10. Mai 1836 der Personentransport, jedoch nur »unbeschadet dem Postregal« bewilligt, in Beziehung auf welch letzteres die Eisenbahnunternehmung angewiesen wurde, sich in geeignetem Wege in die Ordnung zu setzen und nach Umständen abzufinden.

Es war in Aussicht genommen worden, die bereits oben skizzirten meritorischen Anträge der obersten Hofpostverwaltung bei Verfassung des damals eben in Vorbereitung gestandenen neuen Postgesetzes entsprechend zu berücksichtigen.

Dieses Postgesetz, welches auf Grund kaiserlicher Entschliessung vom 5. November 1837 verlautbart wurde und mit 1. Juli 1838 in Wirksamkeit trat, erklärte jedoch wieder im § 19, dass die Bestimmung der Verhältnisse der Eisenbahnunternehmungen zum Postregal besonderen gesetzlichen Anordnungen vorbehalten sei.

Diese Regelung erfolgte in der Sache durch die mit den kaiserlichen Entschliessungen vom 29. December 1837 und vom 18. Juni 1838 erlassenen allgemeinen Bestimmungen über das bei Eisenbahnen zu beobachtende Concessionssystem, von welchen weiter unten die Rede sein wird.

Innere Dienstesorganisation der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Die dem Wechselhause S. M. v. Rothschild zur Errichtung einer Eisenbahn zwischen Wien und Bochnia sammt Nebenbahnen ertheilte Privilegiumsurkunde trägt das Datum vom 4. März 1836.

Mit kaiserlicher Entschliessung vom 9. April 1836 war hierauf gestattet worden, dass der Bahn der Name Kaiser Ferdinands-Nordbahn beigelegt werde, und unterm 22. October desselben Jahres erhielten die Statuten für die von dem genannten Wechselhause zur Ausführung dieses Bahnunternehmens gebildete Actiengesellschaft die kaiserliche Genehmigung.

Nach diesen Statuten lag die Oberleitung aller Angelegenheiten der Gesellschaft in den Händen einer Direction, welche aus zehn Mitgliedern bestand.

Der Cedent des Privilegiums, Salomon Freiherr v. Rothschild, war vertragsmässig fortwährendes Mitglied der Direction und konnte seine Function persönlich oder durch einen eigens hiezu Bevollmächtigten versehen, während die neun übrigen

Mitglieder von der Generalversammlung auf die Dauer von je drei Jahren gewählt wurden.

Die erste Wahl der Direction fand in der constituirenden Generalversammlung der Bahngesellschaft am 12. December 1836 statt.

Es wurde zum Grundsatze gemacht, dass jede Angelegenheit der Bahnverwaltung in einer der allwöchentlich abzuhaltenden Plenarsitzungen der Direction zur Verhandlung und Schlussfassung gebracht werden solle, ein Vorgang, an dem auch späterhin während der ganzen Dauer des Privilegiums unverändert festgehalten wurde.

Die Direction wählte sofort eine technische Section, bestehend aus fünf Mitgliedern, welcher die unmittelbare Besorgung der technischen Geschäfte des Bahnbaues übertragen wurde.

Die massgebenden Persönlichkeiten in dieser Section waren der Hofbaurath Herminegild Francesconi [siehe Abb. 142, Bd. I, 1. Theil, Seite 141] in technischer und der Generalsecretär Heinrich Sichrowski [siehe Abb. 140, Bd. I, 1. Theil, Seite 137] in administrativer Hinsicht.

Der erstere übernahm die unmittelbare Aufsicht über das technische Centralbureau.

Diesem Bureau unterstellt waren zwei Bauleitungen, welche von den ebenso wie Francesconi aus dem Staatsdienste übernommenen Oberingenieuren Franz v. Brettschneider und Karl Ghega, dem späteren Erbauer der Semmeringbahn [siehe Abb. 145, Bd. I., 1. Theil, Seite 145] geführt wurden, und zwar eine für die Strecke von Wien bis Lundenburg und eine für diejenige von Lundenburg bis Brünn. Den Bauleitungen war die erforderliche Anzahl von Ingenieuren, Architekten, Geometern, Grundeinlösungscommissären, Assistenten, Bauaufsehern etc. zugetheilt. Die Ausführung der Bauarbeiten selbst war im Wege der Verpachtung an Unternehmer hintangegeben.

Nach der successive erfolgten Eröffnung des Betriebes auf der Bahnstrecke von Wien bis Brünn in der Zeit vom 23. November 1837 bis zum 7. Juli 1839 stand die Oberleitung des gesammten Bahnbetriebes anfänglich den beiden Oberingenieuren, welche den Bau ausgeführt hatten, je auf ihrer Strecke zu, und erst als diese beiden Fachmänner mit 1. Juli 1840 in den Staatsdienst zurückkehrten, trat die den Gesellschaftsstatuten entsprechende Dienstesorganisation in volle Wirksamkeit.

Darnach hatte unter der Direction die »Administration« zu fungiren, welche durch zwei besoldete Oberbeamte, und zwar durch einen Generalinspector und einen Generalsecretär geleitet wurde.

Der Generalinspector hatte nach Anordnung der Direction alle auf den Bau und die Erhaltung der Bahn sich beziehenden technischen Angelegenheiten zu leiten; seinem Wirkungskreise war die Ausführung und Aufsicht alles dessen zugewiesen, was auf den materiellen Betrieb des Geschäftes, auf Maschinen, Requisiten, Utensilien, Transporterfordernisse, Bauten und die hiezu erforderlichen Individuen Bezug hatte.

Dem Generalsecretär oblag hingegen nach Vorschrift der Direction die Leitung aller Kanzlei-, Cassen-, Correspondenz- und Rechnungsgegenstände sowie aller mercantilen Angelegenheiten.

Für die unmittelbare Leitung des Betriebes zwischen Wien und Brünn war in Unterordnung unter den Generalinspector ein eigener Betriebscommissär, welcher auch die Verantwortung gegenüber der Regierung zu tragen hatte [siehe Seite 138], bestellt.

Die Erhaltung der Fahrbetriebsmittel oblag dem Maschinendirector, der Heizhausdienst dem Chef der mechanischen Werkstätte in Brünn. Dieselben hatten dafür zu sorgen, dass die nöthigen Maschinen in vollkommen gutem Zustande vorhanden seien, sowie dass dieselben zur rechten Zeit geheizt werden. Ihnen unterstanden die Maschinführer und Heizer.

Den Expeditoren in Wien, Lundenburg und Brünn oblag im Einvernehmen mit den Vorgenannten die Zusammenstellung der Züge, insbesondere auch in Ansehung des Maximums der nach Beschaffenheit der Maschinen und mit Rücksicht auf die Witterung den Zügen beizugebenden Anzahl von Wagen. Denselben unterstanden unmittelbar die Conducteure, die Wagenmeister und Schmierer.

Für die Erhaltung der Stationsplätze und Gebäude hatten die Platzingenieure in Wien und Brünn sowie in den Zwischenstationen die Stationsaufseher zu sorgen.

Die Materialverwaltung oblag für die eine Bahnhälfte dem Platzingenieur und dem Magazinsverwalter in Wien, für die andere Bahnhälfte dem Verwaltungsamte in Brünn.

Die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung leiteten die inspicirenden Ingenieure und deren Assistenten, welchen zur Substitution und Unterstützung bei der Bahnüberwachung Bahnunteraufseher beigegeben und weiters die Bahnwächter untergeordnet waren. Diesen Ingenieuren war ausserdem die unmittelbare Aufsicht über den technischen Theil des Betriebes in ihrer Strecke übertragen.

Die Dienstpflichten und Verrichtungen des Personals waren von Anfang an in sorgfältig gearbeiteten kurzen Instructionen der verschiedenen Dienstzweige geregelt.

Erlassung von Normativbestimmungen über das bei Eisenbahnen anzuwendende Concessionssystem. Noch während die Privilegiumsverhandlungen bezüglich der Wien-Bochniaer Eisenbahn schwebten, hatte sich, hauptsächlich angeregt durch das Bekanntwerden der günstigen Betriebsergebnisse der ersten englischen Eisenbahn zwischen Manchester und Liverpool, auf dem Continente plötzlich der Unternehmungsgeist mit aller Macht auf die Errichtung von Eisenbahnen geworfen. Allenthalben, namentlich aber in Belgien, Frankreich und Deutschland bildeten sich in rascher Aufeinanderfolge zahlreiche Actiengesellschaften zur Ausführung von Eisenbahnen, und auch der österreichischen Regierung wurden in immer grösserer Zahl Projecte für die Anlegung von Eisenbahnen vorgelegt, dergestalt, dass es derselben gerathen erschien, den Eisenbahnen von staatswegen eine grössere Aufmerksamkeit zu schenken.

In der ausgesprochenen Absicht, dass es unerlässlich sei, in diese für die öffentliche Wohlfahrt so wichtigen Unternehmungen die gehörige Ordnung zu bringen, damit einerseits in ihrer Ausführung nicht planlos vorgegangen und Geld und Mühe unzweckmässig verschwendet werde, andererseits aber solche Unternehmungen, wenn sie zu zahlreich zusammentreffen, nicht an den nothwendigen Wirkungen ihrer eigenen Concurrenz, d. i. an der Unzulänglichkeit oder doch zu grossen Vertheuerung der für ihre Zwecke erforderlichen Materialien und Arbeitskräfte scheitern, wurde mit kaiserlichem Handschreiben vom 27. Februar 1836 dem obersten Kanzler Grafen Mittrowsky der Befehl ertheilt, bei der vereinigten Hofkanzlei mit Zuziehung von Mitgliedern der allgemeinen Hofkammer und des Hofkriegsrathes die Fragen in Berathung zu nehmen:

1. nach welchen Richtungen die Anlegung von Eisenbahnen im Interesse des Handels und der Industrie wünschenswerth und aus dem militärischen Gesichtspunkte nicht nachtheilig sein dürfte,

2. in welcher Reihenfolge die Ausführung der in den ausgemittelten Richtungen anzulegenden Eisenbahnen mit Rücksicht auf deren comparative, commerzielle und militärische Wichtigkeit zu gestatten wäre, und

3. welche Bedingungen und Vorsichten bei der Bewilligung von Eisenbahnanlagen im allgemeinen festzusetzen sein dürften.

Sobald diese Berathung beendigt sein werde, sollten die Resultate derselben gutächtlich der kaiserlichen Entschliessung unterzogen werden. Damit aber das in diesem Gegenstande anzunehmende System in seiner folgerechten Ausführung nicht beirrt werde, wurde in dem kaiserlichen Handschreiben zugleich angeordnet, dass bis zum Herablangen der kaiserlichen Entschliessung mit der Ertheilung neuer Privilegien auf Eisenbahnanlagen eingehalten werde, wobei es sich übrigens von selbst verstehe, dass die bereits bewilligten Unternehmungen dieser Art hiedurch in ihrem Fortgange nicht gehindert werden sollen.

Die commissionellen Berathungen über diese Fragen wurden in der vereinigten Hofkanzlei mit ausserordentlicher Sorgfalt durchgeführt.

Die Grundlage für dieselben bildete ein von dem bereits erwähnten Referenten für Eisenbahnen in der Hofkanzlei, Hofrath Freiherrn von Drossdik, ausgearbeitetes, umfassendes, in das Wesen der Eisenbahnen tief eindringendes Elaborat, nachdem schon vorher über Aufforderung des obersten Kanzlers auch von dem Professor am Wiener polytechnischen Institute Franz Xaver Riepl, von dem bekanntlich die erste Idee und der Plan zur Ausführung der Wien-Bochniaer Eisenbahn ausgegangen war, und der durch seine Studienreisen nach England, Belgien, Frankreich und an den Rhein besondere Kenntnisse über alle auf die Anlegung von Eisenbahnen bezüglichen Verhältnisse erworben hatte, ein ausführliches Gutachten über einige der zu berathenden Fragepunkte abgegeben worden war.

Die Berathungen währten zunächst bis zum 8. Mai 1837. Als Ergebnis derselben wurde mit Präsidialvortrag des obersten Kanzlers vom 11. August 1837, eine Reihe von Normativbestimmungen über das bei Eisenbahnen zu beobachtende Concessionssystem der kaiserlichen Genehmigung unterbreitet. Mit Cabinetschreiben vom 25. November 1837 wurden diese grundsätzlichen Bestimmungen im Hinblicke auf einige an allerhöchster Stelle angeregte Modificationen an die vereinigte Hofkanzlei zurückgeleitet und erhielten dieselben, nachdem sie bei letzterer einer nochmaligen commissionellen Berathung unterzogen worden waren, endlich mit der kaiserlichen Entschliessung vom 29. December 1837, und nach einer noch weiteren commissionellen Berathung über die Frage der Form der Verlautbarung, mit derjenigen vom 18. Juni 1838, in zehn Paragraphen gefasst, die kaiserliche Genehmigung.

Hiebei wurde angeordnet, dass diese Bestimmungen ohne förmliche Kundmachung in den vorkommenden Fällen den kaiserlichen Behörden als Directiven zu dienen haben, dass die hiernach im Interesse der Staatsverwaltung sich ergebenden Vorbehalte den künftigen Concessionen ausdrücklich einzuschalten seien, und dass übrigens jeder einzelne Concessionswerber, wenn demselben eine vorläufige Bewilligung ertheilt werde, von den Behörden strenge zu verpflichten sei, dass er die zur Abnahme von Actien sich meldenden Subscribenten und Actionäre bei der an dieselben ergehenden Aufforderung zur Theilnahme an dem Unternehmen möglichst vollständig von den aus ihrem Beitritte hervorgehenden Verbindlichkeiten und von den einer solchen Unternehmung bevorstehenden Bedingungen in Kenntnis setze, zu welchem Ende die Behörden auch dem Concessionswerber den Umfang der Verpflichtungen und Bedingungen mit möglichster Umständlichkeit zu bezeichnen oder wenigstens im allgemeinen anzudeuten haben werden.

Diese bescheidene Form der Veröffentlichung der in Rede stehenden Grundsätze für das Concessionssystem der Eisenbahnen wurde hauptsächlich in der Erwägung gewählt, weil man bei der Neuheit des Gegenstandes und bei dem raschen Fortschreiten seiner Entwicklung sich noch zu wenig sicher fühlte, um zu dessen Regelung bereits ein vollkommen reifes, auf dauernde Geltung Anspruch erhebendes Gesetz zu schaffen, sondern nur Werth darauf legte, eine für die nächste Zeit ausreichende, provisorische Vorschrift hinauszugeben, um die zahlreichen, vorliegenden Concessionsgesuche von einheitlichen Gesichtspunkten aus einer wohlerwogenen und planmässig überdachten Erledigung zuführen zu können.

Nichtsdestoweniger ist in den fraglichen Normativbestimmungen das erste wirkliche Eisenbahnconcessionsgesetz zu erblicken und dessen grundlegende Bedeutung darin zu suchen, dass ohne jede Bedachtnahme auf fremde, damals übrigens noch gar nicht vorhandene Vorbilder, durch vollkommen selbständige Erforschung der sich aus dem Wesen der Eisenbahnen ergebenden Bedürfnisse, für die Concessionirung derselben Normen aufgestellt wurden, welche, ungeachtet des Wandels der Anschauungen in so manchen wesentlichen Punkten, doch in ihren Grundlinien noch heute, nach mehr als 60 Jahren, für das Concessionswesen der Eisenbahnen massgebend erscheinen.

Grundprincip der Normativbestimmungen. In diesen allgemeinen

Bestimmungen über das bei Eisenbahnen zu beobachtende Concessionssystem fand nun in negativer Beantwortung der in dem kaiserlichen Handschreiben vom 27. Februar 1836 aufgeworfenen Frage über die Angemessenheit eines Planes für die Ausführung von Eisenbahnen jene oberste Verwaltungsmaxime der vollständigen Ueberantwortung dieser Ausführung an die Privatspeculation, durch welche die erste Entwicklungsperiode des österreichischen Eisenbahnwesens charakterisirt erscheint, den denkbar schärfsten Ausdruck, indem im § 2 dieser Bestimmungen ausgesprochen wurde, dass die Wahl der Richtung und Reihenfolge der zu erbauenden Eisenbahnen den Privaten und ihrer Berechnung des Vortheiles und des Ertrages, welchen sie hievon mit Wahrscheinlichkeit erwarten können, überlassen und denselben keine andere Beschränkung auferlegt werde, als welche wichtigere öffentliche Interessen erheischen.

Darnach hatte sich die Staatsverwaltung, in der ausgesprochenen Auffassung, dass der Bau der Eisenbahnen, ungeachtet ihrer Natur als öffentliche Strassen, sich doch wegen des damit untrennbar verbundenen Fuhrwerksbetriebes und einer dabei immer eintretenden innigen Vereinigung einer Bau- mit einer Transportanstalt in ein und derselben Unternehmung nicht für die Staats-, sondern blos für die Privatregie eigne, und daher nur Privaten aus eigenen Mitteln zu überlassen sei, jedes entscheidenden Einflusses auf die Bestimmung, welche Eisenbahnen in der österreichischen Monarchie und in welcher Ordnung und Reihenfolge dieselben nach Massgabe ihrer relativen commerziellen, socialen oder militärischen Wichtigkeit und Dringlichkeit ausgeführt werden sollen, vollkommen begeben.

Und dennoch hatte sich, ungeachtet dieser in schärfster Form an dem Privatbahnsystem festhaltenden Norm gerade in Ansehung dieser wesentlichsten Grundlage der ganzen Concessionsbestimmungen merkwürdiger Weise schon vor der Erlassung derselben in den massgebenden Kreisen ein gründlicher Wandel in den leitenden Ideen vorzubereiten begonnen.

Schon in dem weiter oben citirten kaiserlichen Handschreiben vom 25. November 1837, womit dem obersten Kanzler die nochmalige Durchberathung der Grundsätze über das bei den Eisenbahnen aufzustellende Concessionssystem aufgetragen wurde, war die Erklärung beigefügt, dass der Kaiser zwar der Staatsverwaltung das Recht vorbehalten wissen wolle, Eisenbahnen auf eigene Rechnung zu bauen oder zu benützen, dass er jedoch in dem gegenwärtigen Zeitpunkte davon keinen Gebrauch zu machen beschlossen habe.

Zur selben Zeit hatte auch der bereits mehr genannte Referent in Eisenbahnsachen bei der vereinigten Hofkanzlei, Freiherr von Drossdik, sich, theils infolge eigenen weiteren Nachdenkens, theils auf Grund seiner persönlichen Beobachtungen bei einer ins Ausland unternommenen Studienreise, von seiner bis dahin unter Zustimmung aller übrigen Commissionsbeisitzer verfochtenen Anschauung, dass der Staat sich nicht mit dem Bau von Eisenbahnen befassen solle, abgewendet und seine geänderte Meinung in eine zur Vorlage an den Kaiser bestimmte Studie niedergelegt.

Endlich hatte sich auch der oberste Kanzler Graf Mittrowsky in dem Vortrage vom 6. December 1837, mit dem er die nochmals durchberathenen Grundsätze der kaiserlichen Genehmigung unterbreitete, für seine Person in lebhafter Weise für die Errichtung von Eisenbahnen durch die Staatsverwaltung ausgesprochen, und zwar in Anbetracht sowohl der günstigen Erfahrungen, welche die belgische Regierung hinsichtlich der sich bis auf 20% Gewinn belaufenden Erträgnisse ihrer Bahnen erzielte, als auch der von der französischen Regierung zu jener Zeit getroffenen Verfügungen, noch mehr aber in der Erwägung, weil der Staat in diesen Beziehungen nach anderen Maximen, als der Private, zu handeln habe und auch solche Bahnen bauen solle, die nicht durch den directen Transportertrag an percentuellem Gewinn anlockend seien, sondern für den Staat wegen ihres indirecten Gewinnes durch ungeheueren Aufschwung des Nationalverkehrs, des Handels und der Industrie von unberechenbarem Nutzen wären, wobei aber allerdings solche Bahnlinien in ihrer Gänze der Staatsverwaltung

vorbehalten bleiben müssten, und nicht etwa vorher schon Privaten die einträglicheren Theilstrecken zu errichten bewilligt werden dürften, so dass dann der Staatscasse nur die beschwerlicheren und weit kostspieligeren Fortsetzungstrecken zur Last fielen.

Sonstiger vom allgemeinen Verwaltungsstandpunkte bemerkenswerther Inhalt der Normativ-Bestimmungen. Was den übrigen Inhalt der gemäss den kaiserlichen Entschliessungen vom 29. December 1837 und vom 18. Juni 1838 erlassenen allgemeinen Bestimmungen über das bei Eisenbahnen zu beobachtende Concessionssystem betrifft, dessen allseitige Erörterung in den Abschnitt dieses Werkes über die Entwicklung der Eisenbahngesetzgebung in Oesterreich gehört, so interessiren speciell vom Standpunkte der allgemeinen Verwaltung hauptsächlich noch die Bestimmung des § 1, wonach die Staatsverwaltung sich die besondere Beaufsichtigung dieses Zweiges der Betriebsamkeit vorbehielt, ferner die §§ 3 bis 7, mit welchen zum erstenmal ein geregeltes Verfahren bei den Concessionsertheilungen eingeführt wurde und im wesentlichen Unterschiede von dem noch bei der Privilegiumsertheilung für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn eingehaltenen Vorgange bereits zwei, von der kaiserlichen Schlussfassung abhängige Bewilligungen als erforderlich bezeichnet wurden, und zwar:

a) eine vorläufige, provisorische, einstweilen ein Vorrecht vor anderen sich später meldenden Privaten gewährende Bewilligung zur Veranstaltung aller Vorbereitungen, die zur künftigen Ausführung der Unternehmung nöthig seien, wobei eine angemessene Zeitfrist festgesetzt wurde, binnen welcher diese Vorbereitungen vollendet sein mussten, und

b) eine definitive Bewilligung zur wirklichen Ausführung der Unternehmung.

Nachdem die vorläufige Bewilligung auch einzelnen Personen, die definitive Concession aber in der Regel nur einer bereits gebildeten Actiengesellschaft oder einer fortdauernden moralischen Person ertheilt werden durfte, mussten die Bestrebungen der Concessionswerber nach erhaltener vorläufiger Bewilligung zuvörderst auf die Aufbringung der nöthigen Fonds, sei es aus eigenem Vermögen, sei es durch Privatsubscription, sowie auf die Bildung eines Actienvereines gerichtet sein, zu welchem Zwecke sie die von ihnen im Einverständnisse mit ihren Theilnehmern entworfenen Statuten sammt einem Actienplane den Behörden zur allseitigen und gründlichen Prüfung vorzulegen verpflichtet wurden.

Der nach erfolgter Genehmigung der Statuten und des Actienplanes in Wirksamkeit getretene Actienverein hatte sodann das Gesuch um die definitive Bewilligung zur Ausführung der Unternehmung und um die Ausfertigung einer Concessionsurkunde mit einem näher ausgearbeiteten Projecte über die ganze Unternehmung nebst den Voranschlägen über die Kosten und Erträgnisse zu überreichen. Dieses Project war, bevor dasselbe zur Erlangung der Concession der kaiserlichen Schlussfassung überreicht werden konnte, einer sorgfältigen Prüfung durch eine eigene, fallweise unter Zuziehung von Militär-, dann technischen und mercantilen Sachverständigen sowie von Abgeordneten der betheiligten Behörden bei der politischen Landesstelle niederzusetzende Commission zu dem Ende zu unterziehen, damit das Bauwerk selbst und dessen Einzelheiten, soweit letztere bekannt waren, nichts enthalten, was in irgend einer öffentlichen Rücksicht beanständet werden könnte und hienach unzulässig oder einer Modification bedürftig wäre.

Ferner interessirt vom Standpunkte der allgemeinen Verwaltungsgeschichte noch der § 8, lit. *f*, der allgemeinen Bestimmungen über das bei Eisenbahnen einzuhaltende Concessionssystem, welcher jene besonderen Anordnungen bezüglich der Regelung des Verhältnisses der Eisenbahnunternehmungen zum Postregal enthält, auf welche, wie schon oben bemerkt, im § 19 des Postgesetzes vom 5. November 1837 verwiesen wurde.

Darnach wurden die Eisenbahnen verpflichtet, auf Begehren der Postgefällsverwaltung alle Briefe, Schriften und Amtspakete ohne Vergütung zur Trans-

portirung zu übernehmen; die Beförderung der übrigen bei den Postämtern aufgegebenen Poststücke wurde hingegen den Eisenbahnunternehmungen nur gegen ein Entgelt auferlegt, in Ansehung dessen mit der Postgefällsverwaltung das Uebereinkommen zu treffen und hiebei als Richtschnur anzunehmen war, dass die Privaten für dergleichen mittels der Postanstalt aufgegebene Frachtstücke keine grössere Zahlung zu leisten haben, als wenn diese Frachtstücke der Eisenbahn unmittelbar zur Beförderung übergeben worden wären, und dass die Eisenbahnunternehmung den 25. Theil [4%] ihrer hiebei bezogenen Bruttoeinnahme der Postanstalt überlasse.

Ebenso wurde der Finanzverwaltung das Recht vorbehalten, bei Personentransporten, wenn sie auf Eisenbahnen zwischen solchen Orten stattfanden, welche durch Staatspostanstalten verbunden waren, dann eine mässige Gebühr, und zwar in Form einer Abfindungssumme, einzuheben, wenn die Ertragsverhältnisse mit Rücksicht auf die landesüblichen Zinsen und auf den bei anderen Industrieunternehmungen vorkommenden Ertrag günstig waren. Die Bemessung der Gebühr sollte im Einvernehmen mit der politischen Hofstelle erfolgen. Diese letztere Bestimmung war jedoch nie praktisch geworden.

Im § 9 der allgemeinen Concessionsbestimmungen wurde weiters, und zwar im Unterschiede zu den bis dahin ertheilten Eisenbahnprivilegien, in welchen den Unternehmern nach dem Erlöschen des 50jährigen Privilegiums das unbedingte Eigenthum an allen Real- und Mobilarzugehörungen des Bahnunternehmens zugesprochen worden war, unter Festhaltung einer regelmässig 50jährigen Concessionsdauer zum erstenmal das staatliche Heimfallsrecht nach Ablauf der letzteren proclamirt, aber nur in Beziehung auf die Eisenbahn selbst, d. i. auf den Grund und Boden sammt zugehörigen Bauwerken, während den Unternehmern das Eigenthum an allen zum Transportgeschäfte bestimmten Gegenständen, Fahrnissen, Vorrichtungen und Realitäten belassen wurde.

Ein vorzeitiges Erlöschen der Concession wurde vorgesehen für den Fall der Nichteinhaltung der besonders ausgemessenen Bauvollendungstermine und ferners im Falle der Nichtbefolgung oder Verletzung der in die Concession aufgenommenen Bedingungen, ungeachtet vorausgegangener Mahnung oder Ahndung.

Im § 10 endlich wurde noch angedeutet, dass die Behörden über die Erfüllung dieser Concessionsbestimmungen sorgfältig zu wachen und sich von dem Fortschreiten der Unternehmung fortwährend in Kenntnis zu erhalten haben.

Zugleich wurde bestimmt, dass die politische Landesstelle für jede von einem Actienvereine besorgte Eisenbahnunternehmung einen Commissär zu bestellen habe, dessen Bestimmung es sei, jeden statuten- oder vorschriftswidrigen Vorgang der Unternehmung auf geeignete Art zu verhindern. Derselbe wurde ermächtigt, ohne dass er auf die Leitung der Geschäfte oder auf irgend einen Zweig der Gebarung einen berathenden oder entscheidenden Einfluss zu nehmen berechtigt gewesen wäre, allen Berathungen beizuwohnen, alle Acten und Rechnungsabschlüsse einzusehen, und alle ihm dienlich erscheinenden Aufklärungen zu verlangen. Den Aufwand, welcher für die öffentliche Verwaltung aus der Handhabung der besonderen Aufsicht über die ganze Bahn und wegen der diesfalls erforderlichen eigenen ämtlichen Vorkehrungen entstand, wurde die Eisenbahnunternehmung vollständig zu vergüten verpflichtet.

Erste auf Grund der Normativbestimmungen concessionirte Eisenbahnunternehmungen und deren Dienstesorganisation. Die ersten Eisenbahngesellschaften, welche sich nach Erlassung der Normativbestimmungen über das bei Eisenbahnen anzuwendende Concessionssystem auf Grund einer im Sinne dieser Bestimmungen erhaltenen vorläufigen Concession bildeten, waren die Wien-Raaber, später Wien-Gloggnitzer Eisenbahngesellschaft sowie die lombardisch-venetianische Gesellschaft zur Errichtung einer Eisenbahn von Venedig nach Mailand.

Die Organisirung des Verwaltungsdienstes war bei beiden ähnlich derjenigen bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

An der Spitze jeder der beiden Unternehmungen stand eine Direction, welche aus zehn von der Generalversammlung gewählten Directoren gebildet wurde.

Bei der lombardisch-venetianischen Eisenbahngesellschaft war diese Direction in zwei Sectionen, in eine venetianische mit dem Sitze in Venedig und eine lombardische mit dem Sitze in Mailand, getheilt; für bestimmte Fälle hatten dieselben zu gemeinsamen Sitzungen zusammenzutreten. Unter der Direction stand bei dieser Gesellschaft analog wie bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn die Administration; dieselbe bestand aber aus einem Generalinspector zur Leitung des technischen Bau- und Betriebsdienstes und aus zwei Secretären, je einem für die beiden Sectionen, zur Leitung des Kanzlei-, Cassen-, Correspondenz- und Rechnungsdienstes sowie der mercantilen Angelegenheiten.

Bei der Wien-Raaber Bahn fungirten unter der Direction, ursprünglich gesondert und einander coordinirt, ein Centralbureau für die Kanzlei-, Liquidations- und Rechnungsgeschäfte, und ein Baubureau für die technischen Gegenstände. Letzteres stand unter der Leitung des von der priv. ersten Eisenbahngesellschaft übernommenen Ingenieurs Mathias Schönerer, der anfänglich die Eigenschaft eines »Bauführers« bekleidete. Nach der Eröffnung des Betriebes fungirte derselbe auch als »Betriebsleiter« und wurde noch später mit der ganzen unmittelbaren Geschäftsleitung des Unternehmens als Oberingenieur und Generalsecretär betraut.

Unter ihm standen die Sectionsingenieure und der Hauptexpeditor, welche einander coordinirt waren. Der letztere hatte sich blos um den commerziellen Theil des Unternehmens zu bekümmern; ihm waren auf den Hauptstationen die Cassiere, die Spediteure, die Cassenadjuncten und die Packmeister unterstellt.

Der Wirkungskreis der Sectionsingenieure erstreckte sich auf die sämmtlichen drei Hauptzweige des technischen Betriebsdienstes; unter denselben standen ausser ihren eigenen Assistenten insbesondere die Werkmeister der Reparaturwerkstätten, die Locomotivführer und Heizer, Bahnaufseher und Bahnwächter, dann die zugführenden Oberconducteure und die Conducteure.

Sämmtliche Bedienstete auch dieser Bahn waren mit in genauer und prägnanter Weise ihre Dienstpflichten und ihren Wirkungskreis bestimmenden Dienstinstructionen betheilt.

Rückwirkung der Normativbestimmungen auf die bereits vor Erlassung derselben privilegirten Eisenbahnunternehmungen. Bald nach Erlassung der Normativbestimmungen wurde die Frage aufgeworfen, ob und in wie weit die Bestimmungen derselben in Betreff des Verhältnisses der Eisenbahnen zur Staatspostanstalt sowie der Aufstellung von landesfürstlichen Commissären auch auf die bereits bestehenden Privateisenbahnen, nämlich auf die Budweis-Linz-Gmundener Bahn sowie auf die Kaiser Ferdinands-Nordbahn rückwirkend angewendet werden können.

In ersterer Richtung war über Antrag der allgemeinen Hofkammer mit kaiserlicher Entschliessung vom 19. October 1839 resolvirt worden, dass die im § 8 der Bestimmungen über das bei Eisenbahnen zu beobachtende Concessionssystem ausgesprochenen Vorbehalte der Staatspostanstalt mit Beziehung auf den § 19 des Postgesetzes vom 5. November 1837 als gesetzliche Anordnung kundgemacht werden sollen, und sodann kraft des in den bisher ertheilten Concessionen ausgedrückten, das allerhöchste Postregal schützenden ausdrücklichen Vorbehaltes auch auf die schon concessionirten Eisenbahnunternehmungen Anwendung zu finden haben. Diese besondere Kundmachung der erwähnten Vorbehalte erfolgte thatsächlich mit dem an sämmtliche Länderstellen gerichteten Hofkanzleidecrete vom 2. Juli 1840.

Mittlerweile hatte aber die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, durch die oberste Hofpostverwaltung unterm 10. November 1839 von der angeordneten Rückwirkung der fraglichen Vorbehalte

der Staatspostanstalt auf die Nordbahn-Unternehmung in Kenntnis gesetzt, hiegegen mittels eines Majestätsgesuches Vorstellung erhoben, indem sie sich auf die ihrem Unternehmen ertheilten früheren, eine solche Rückwirkung nicht zulassenden Privilegialrechte berief.

Diese Vorstellung wurde nach längeren Verhandlungen zwischen den betheiligten Centralstellen mit kaiserlicher Entschliessung vom 6. März 1841 dahin entschieden, dass es auch bezüglich der Behandlung der Nordbahngesellschaft principiell bei der früheren kaiserlichen Entschliessung vom 19. October 1839 zu verbleiben habe; nur wolle der Kaiser, dass bei der Geltendmachung der Ansprüche der Postverwaltung keine Beengung des Geschäftsbetriebes der Unternehmung durch lästige Formen oder sonstige nicht vollkommen begründete Forderungen stattfinde.

Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn erachtete sich auf Grund dieser kaiserlichen Entschliessung nur zur unentgeltlichen Transportirung der Briefpostsendungen verpflichtet und weigerte sich standhaft, selbst in Ansehung dieser Sendungen ihrerseits auf noch irgend eine andere Besorgung oder Manipulation einzugehen.

Erst nach längeren Verhandlungen gelang es endlich im Jahre 1843 der Staatsverwaltung, in Ansehung einer umfassenden Benützung auch der Kaiser Ferdinands-Nordbahn für die Zwecke des Posttransportes, insbesondere hinsichtlich der Begleitung der Postsendungen, der Beistellung besonderer Wagen für den Posttransport, sowie der Preise für die Postfrachtsendungen, ein allseitig befriedigendes Uebereinkommen mit der Verwaltung dieser Bahn zu schliessen.

Anlangend die zweite Frage der Aufstellung der landesfürstlichen Commissäre, hatte der niederösterreichische Regierungspräsident bereits unterm 16. October 1838 auch der Kaiser Ferdinands-Nordbahn unter Berufung auf den § 10 der allgemeinen Concessionsbestimmungen einen landesfürstlichen Commissär beigegeben und die Bahndirection angewiesen, denselben zu ihren Sitzungen jedesmal einzuladen.

Auch in dieser Verfügung erblickte die Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn eine Verletzung ihres Privilegiums, in welchem der Bestellung eines landesfürstlichen Commissärs nicht gedacht sei; sie brachte daher gegen dieselbe den Hofrecurs und nachträglich noch ein Majestätsgesuch ein, in welch letzterem sie überdies noch darauf hinwies, dass sie in der Bestellung eines landesfürstlichen Commissärs nur einen unverdienten Act des Misstrauens in ihre bisherigen statutenmässigen Handlungen erblicken könne, welches Misstrauen das Unternehmen selbst bei den Actionären und bei dem Publicum verdächtigen müsse und auch schon verdächtigt habe.

Die Berathung über diese Vorstellung im Schosse der Regierung führte zu der Feststellung, dass das Recht der Oberaufsicht der Staatsverwaltung als ein Souveränitätsrecht aufgefasst werden müsse, welches der letzteren über alle Privatunternehmungen und somit auch über die privilegirten, und zwar auch ohne einen ausdrücklichen Vorbehalt desselben in den Pivilegien, immer zustehe, dass speciell gegenüber der Kaiser Ferdinands-Nordbahn aber die Staatsverwaltung sich dieses Rechtes nicht nur nicht begeben, sondern vielmehr dasselbe sich ausdrücklich vorbehalten habe, indem am Schlusse des für dieses Bahnunternehmen ertheilten Privilegiums vom 4. März 1836 den Behörden der gemessene Befehl ertheilt wurde, über die Handhabung des Privilegiums und der damit verbundenen Bedingungen zu wachen.

Die Aufstellung eines landesfürstlichen Commissärs stelle sich aber nur als eine besondere Modalität der Ausübung jenes Souveränitätsrechtes dar, der sich daher die Unternehmungen zu fügen haben, sobald sie aus administrativen Rücksichten für nothwendig erkannt wird.

Aus diesen Erwägungen wurde die Kaiser Ferdinands-Nordbahn auf Grund kaiserlicher Entschliessung vom 27. April 1839 mit ihren Einwendungen gegen die Regierungsverfügung, insoweit dieselben aus rechtlichen Gründen abgeleitet waren, abgewiesen; dagegen wurde unter einem die fragliche Bestimmung des § 10 der allgemeinen Concessionsbestimmungen dahin

erläutert, dass die Anwesenheit des landesfürstlichen Commissärs bei den Berathungen der Gesellschaft sich in der Regel nur auf die Generalversammlungen zu beschränken habe, welchen ohnehin alle wichtigeren Beschlüsse vorbehalten seien, und dass es dem Commissär nur dann ausnahmsweise gestattet sei, von der Ermächtigung, allen Berathungen der Gesellschaft beizuwohnen, auch in Ansehung der Directionssitzungen Gebrauch zu machen, wenn sich gegründete Bedenken gegen den Vorgang der Direction ergeben sollten.

Beaufsichtigung des Eisenbahnbetriebes durch die politischen Behörden. Durch die vorstehend besprochene, einschränkende Interpretation wurde die Bedeutung des mit dem § 10 der allgemeinen Concessionsbestimmungen neu eingeführten Institutes der landesfürstlichen Commissäre auf ein Minimum herabgedrückt; anderseits bestand in dieser ersten Periode auch sonst noch keine specielle eisenbahnfachliche Beaufsichtigung des Eisenbahnbetriebsdienstes durch staatliche Organe. Die sicherheitspolizeiliche Beaufsichtigung des Eisenbahnbetriebes und alle in dieser Richtung für nöthig erachteten Amtshandlungen und Anordnungen fielen vielmehr in die allgemeine Competenz der politischen Localbehörden und in höherer Instanz in diejenige der Kreisämter und beziehungsweise der Landesregierung.

Zufolge Verordnung der letzteren vom 23. December 1838 waren die Bahndirectionen gehalten, von den gedruckten Instructionen, die nach geschehener Begutachtung durch die betreffende Behörde von der Bahnunternehmung für das Betriebspersonal erlassen wurden, eine Anzahl den Kreisämtern behufs der Vertheilung an die längs der Bahn situirten Ortsobrigkeiten zu übermitteln, damit diese sowohl die Bahnwächter, wie auch das übrige Betriebspersonal controliren und die geringste Unterlassung zur Kenntnis der Bahndirectionen bringen konnten. Als strengste Pflicht dieser letzteren selbst wurde es erklärt, alle jene Individuen, vorzüglich aber, solange das Unternehmen noch neu sei und erst in Gang gebracht werden müsse, stets dahin controliren zu lassen, ob und auf welche Art sie ihren instructionsmässigen Pflichten nachkommen.

Mit Regierungsdecret vom 2. Januar 1840 wurde der Nordbahndirection, und später nach Eröffnung der Eisenbahn von Wien nach Gloggnitz auch der Direction dieser Bahn, die Bestellung eines der Staatsverwaltung verantwortlichen Betriebscommissärs zur Pflicht gemacht, der in allen auf den Bahnbetrieb bezüglichen Gegenständen mit den landesfürstlichen Behörden in unmittelbare Correspondenz zu treten hatte, und, indem ihm eine ausgedehnte Vollmacht in Beziehung auf die Ueberwachung des Betriebspersonals zu ertheilen war, speciell dafür verantwortlich erklärt wurde, dass das letztere, vom Oberingenieur bis zum Bahnwächter herab, den erhaltenen Instructionen genau nachkomme. Die Stationsingenieure und ihre Assistenten waren gehalten, alle bedeutenderen, auf der Bahntrace vorkommenden Vorfälle, besonders solche, die den Bahnbetrieb hemmten, dem Betriebscommissär ohne Verzug und mit möglichster Beschleunigung zu melden, wobei alle Details des Vorfalles genau anzugeben waren.

Von staatlicher Seite waren zunächst die politischen Localbehörden berufen, die ihnen im schnellsten Wege zukommenden Nachrichten über die in ihrem Bezirke auf den Eisenbahnen vorfallenden Ereignisse und Unfälle nach den Vorschriften der Gesetze zu verfolgen, die letzteren umständlich zu erheben, darüber amtzuhandeln und ihrem vorgesetzten Kreisamte zur Ergreifung allfälliger weiterer Massregeln die Anzeige zu erstatten. Sache der k. k. Kreisämter blieb es, den Localbehörden in Ansehung der Erfüllung dieser ihrer Verpflichtungen die sorgfältigste Ueberwachung angedeihen zu lassen.

Unbeschadet dieser Aufrechthaltung des allgemeinen, verfassungsmässigen Wirkungskreises der politischen Behörden auch in Sachen des Eisenbahnbetriebes, hatten weiters auch noch die eigentlich zur Ueberwachung des Passantenwesens auf den einzelnen Bahnhöfen exponirten Organe der k. k. Polizeiober-

behörde die Aufgabe, bei ihrer beständigen Anwesenheit auf diesen Bahnhöfen gleichfalls, jedoch nur in höchst summarischer Weise, Erhebungen über längs der Trace der Eisenbahnen vorfallende Ereignisse und Unglücksfälle allsogleich vorzunehmen, diese den verfassungsmässig zur Amtshandlung berufenen Obrigkeiten mitzutheilen, zugleich aber auch die diesfalls eingeholten Nachrichten und Wahrnehmungen am schnellsten Wege ihrer eigenen vorgesetzten Oberbehörde zur Kenntnis zu bringen.

Die Polizeioberbehörde hatte die Kreisämter in der Ueberwachung des Bahndienstes zu unterstützen und beide hatten die Verpflichtung, nach Massgabe des Falles die weiteren Berichte und Anträge an die Landesregierung zu erstatten.

Erste Berathungen über ein für alle Eisenbahnen zu erlassendes Polizeigesetz. Anlässlich des Unfalles, der sich auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bei der Eröffnungsfahrt nach Brünn am 7. Juli 1839 zugetragen hatte, wurde die Direction dieser Bahn von der niederösterreichischen Landesregierung unter anderem auch angewiesen, ein vollständiges Reglement über die zur Sicherung der Reisenden zu beobachtenden Vorsichtsmassregeln zu verfassen. Die Landesregierung gedachte dieses Reglement nach dessen vorläufiger Prüfung der vereinigten Hofkanzlei zur Genehmigung vorzulegen.

Letztere ging jedoch von der richtigen Auffassung aus, dass ein solches Reglement, nachdem es seiner Natur nach Anordnungen enthalten müsse, die den Betrieb der Eisenbahnen vom staatspolizeilichen Standpunkte aus regeln, nicht von der als Partei erscheinenden Eisenbahndirection, sondern nur behördlicherseits abgefasst werden könne. Sie ertheilte daher der niederösterreichischen Landesregierung unterm 15. October 1839 den Auftrag, mit Benützung der von der Nordbahndirection abzufordernden Materialien sich selbst der Verfassung eines Entwurfes für ein solches Reglement zu unterziehen, denselben unter Beiziehung der Polizeioberdirection und des polytechnischen Institutes commissionell durchzuberathen, und sodann der vereinigten Hofkanzlei zur Genehmigung vorzulegen.

Unterm 20. Mai 1840 unterbreitete die niederösterreichische Landesregierung in Vollziehung dieses Auftrages der vereinigten Hofkanzlei den Entwurf eines Regulativs für den Betrieb der Eisenbahnen, das sich die Schaffung von Garantien für die Aufrechthaltung der öffentlichen Ordnung und Sicherheit sowie der Privatsicherheit bei dem Transporte auf den Eisenbahnen zum Ziele setzte.

Im Hinblick darauf, dass mittlerweile auch der Bau der Wien-Raaber Eisenbahn von Wien aus begonnen wurde, und weiters die Ausführung auch noch anderer wichtiger Bahnen in Aussicht stand, glaubte jedoch die niederösterreichische Landesregierung dieses Regulativ nach dem Beispiele anderer Staaten, insbesondere Belgiens und Preussens, besser in der der Form eines für alle Eisenbahnen, die sich der Dampfkraft als Beförderungsmittel bedienen, geltenden Polizeigesetzes abfassen zu sollen.

Dieser Entwurf wurde, nachdem inzwischen aus Anlass wiederholter Betriebsunfälle auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn auch noch mit der kaiserlichen Entschliessung vom 13. Juni 1840 der Befehl zur Ausarbeitung und Vorlage eines solchen Polizeigesetzes ergangen war, bei der vereinigten Hofkanzlei am 3. und 5. August 1840 einer eingehenden Berathung unterzogen und sodann vom obersten Kanzler am 15. December 1840 dem Kaiser zur Genehmigung unterbreitet.

Zu einer Entscheidung kam es jedoch in dieser Angelegenheit während der ersten, bis zum Schlusse des Jahres 1841 reichenden Periode nicht mehr.

Neuerliche Berathungen über eine Einflussnahme der Staatsverwaltung auf Richtung und Anlage der Eisenbahnen. Schon bei den Verhandlungen über das für die Anlegung von Privateisenbahnen anzuwendende Concessionssystem war die Nothwendigkeit erkannt worden, allgemeine Grundsätze aufzustellen, nach welchen die zum Zwecke der Errichtung von Eisenbahnunternehmungen sich bildenden Actienvereine am zweckmässigsten

einzurichten wären, da die entsprechende Abfassung der Statuten der einzelnen Actienvereine und die innere gesellschaftliche Gestaltung derselben auf das Gedeihen der Unternehmung selbst von wesentlichem Einfluss sei und in dieser Richtung bis dahin eine grosse Verschiedenheit des Verfahrens wahrgenommen wurde.

Aus dieser Erwägung war bereits mit kaiserlichem Handschreiben vom 29. December 1837 dem obersten Kanzler Grafen Mittrowsky der Befehl ertheilt worden, dass die vereinigte Hofkanzlei sich mit der allgemeinen Hofkammer und der Hofcommission in Justizgesetzsachen ins Einvernehmen zu setzen und mit der Benützung der bisherigen Erfahrungen solche Bestimmungen der kaiserlichen Genehmigung vorzuschlagen habe, welche bei Prüfung und Bestätigung von Statuten für Eisenbahnactienvereine zur künftigen allgemeinen Richtschnur vorgeschlagen werden können.

Die diesfällige Berathung fand bei der vereinigten Hofkanzlei erst am 1. April 1840 statt, weil man nach Kundmachung der Directiven über das für die Zukunft bei Eisenbahnen zu beobachtende Concessionssystem erst einige Erfahrungen über deren Wirksamkeit in Ansehung der Bildung und Einrichtung von Actienvereinen für Eisenbahnen und damit Materialien zur näheren Würdigung der bei solchen Vereinen eintretenden besonderen Verhältnisse und der hiebei zu beobachtenden Rücksichten und damit auch zur entsprechenden Lösung der mit dem kaiserlichen Cabinetschreiben gestellten Aufgaben sammeln wollte.

Mit Präsidialvortrag vom 28. April 1840 legte der oberste Kanzler das Ergebnis dieser Berathung dem Kaiser mit dem Antrage vor, den Unternehmungsgeist derjenigen, welche den Muth zu solch grossartigen Unternehmungen haben, nicht durch noch mehrere Erschwernisse rücksichtlich der vorläufig zu ertheilenden Concessionen und der Constituirung der Actiengesellschaften zu beschränken, als solche schon die Directiven vom Juni 1838 und die bisher bewilligten Statuten der drei grossen Actiengesellschaften, der Nordbahn, der Venedig-Mailänder und der Wien-Raaber Bahn enthalten.

Darauf erfloss die kaiserliche Entschliessung vom 19. Juli 1840 dahin, dass es vorderhand bei den gegebenen Directiven in Eisenbahnangelegenheiten zu belassen sei. Es wurde aber zugleich dem obersten Kanzler der Auftrag ertheilt, die Frage in Ueberlegung zu nehmen und darüber dem Kaiser das Gutachten zu erstatten, welchen voreinleitenden Einfluss die Staatsverwaltung auf die Anlegung und Hauptrichtung der Eisenbahnen nach den Erfordernissen des Nationalverkehrs in dem In- und mit dem Auslande im Hinblick auf die politisch-militärischen Rücksichten zu nehmen hätte, wobei es sich aber keineswegs um eine Ausführung von Eisenbahnen auf Staatskosten handle, und worüber auch die im Zuge befindlichen, oder neu hinzukommenden Verhandlungen über Anträge zur Errichtung von Eisenbahnen weder aufzuhalten noch zu unterbrechen seien.

Dieser kaiserliche Auftrag knüpfte also neuerlich an den Inhalt jenes schon auf Seite 131 besprochenen Cabinetschreibens vom 27. Februar 1836 an, mit dem die Berathungen über die bei Eisenbahnen einzuhaltenden Concessionsbestimmungen eingeleitet worden waren, und gab nun in noch bestimmterer Form der Willensmeinung Ausdruck, dass es denn doch räthlich und zweckmässig erscheine, das Zustandekommen von Eisenbahnen in gewissen, den Bedürfnissen des Verkehrs und den öffentlichen Interessen vorzugsweise zusagenden Richtungen selbst durch positives Eingreifen der Staatsverwaltung einzuleiten und zu fördern.

Bei dem über diese Frage zunächst zwischen der vereinigten Hofkanzlei und der allgemeinen Hofkammer eingeleiteten Meinungsaustausche stimmten beide Hofstellen im wesentlichen hinsichtlich jener Hauptrichtungen überein, welche sich für Eisenbahnanlagen in der österreichischen Monarchie als besonders nützlich und wünschenswerth darstellten.

Als solche wurden insbesondere von der allgemeinen Hofkammer bezeichnet:

a) eine nordwestliche Richtung von Wien über Brünn, bis wohin die Bahn bereits bestand, nach Prag und von da

nach Dresden zum Anschluss an die Dresden-Leipziger Bahn und an die weiteren Verzweigungen nach Magdeburg, Berlin, Stettin und Hamburg zum Zwecke der Herstellung einer zusammenhängenden, die Nord- und Ostsee und die wichtigsten Handelsplätze Norddeutschlands mit Wien und dem Donaugebiete verbindenden Eisenbahnlinie;

b) eine nordöstliche Richtung von Wien über Hradisch und Olmütz, bis wohin die Bahn nahezu vollendet sei, nach Bochnia mit der Absicht der Fortführung ins Innere Galiziens nach Lemberg und Brzežan zum Anschluss an die von Warschau aus ziehende polnische Bahn;

c) eine südöstliche Richtung von Wien oder eigentlich von Wiener-Neustadt, als dem Endpunkte der bereits hergestellten Wien-Raaber Bahn, nach Triest auf Grund der bereits über Veranlassung des Erzherzog Johann durch Officiere des Geniecorps auf Rechnung der steiermärkischen Stände vollendeten technischen Vorerhebungen;

d) eine südwestliche Richtung, gedacht als Ausästung der Wien-Triester Bahn nach Venedig zum Anschluss an die Venedig-Mailänder Bahn, die nach Uebereinkommen mit der Piemontesischen Regierung bis nach Genua fortzusetzen wäre, und die sodann in Verbindung mit den nördlichen Bahnrichtungen das Adriatische und Mittelländische Meer mit der Ost- und Nordsee, den Levantiner, sowie den ost- und westindischen Handel mit dem nordischen Handel mitten durch das Herz der Monarchie, das Donaugebiet durchschneidend, in nähere Vereinigung zu bringen vermöchte;

e) eine östliche Richtung von Wien über Pest nach Semlin, um künftig im Interesse des Levantiner Landhandels bis Galaz und an die Ausmündung der Donau in das Schwarze Meer fortgeführt zu werden, endlich

f) eine westliche Richtung von Wien über Linz nach dem Königreiche Bayern längs dem Donaugebiete zur Verbindung des österreichischen Eisenbahnsystems mit jenem der südwestlichen deutschen Staaten, dem Ludwig-Main-Canale und der Rheinschiffahrt, wodurch der Handelszug zwischen den westeuropäischen Staaten und dem Schwarzen Meere gleichfalls durch das Herz der Monarchie geleitet würde.

Beide Hofstellen stimmten auch in der Anschauung überein, dass sich der volle Nutzen jener grossen Bahnrouten erst dann ganz herausstellen werde, wenn sich von ihnen in zweckmässigen Richtungen kleinere Verbindungs- und Seitenbahnen ausästen würden, welche die Bestimmung hätten, die wohlthätigen Folgen eines beschleunigten und erleichterten Verkehrs auch in das Innere der von den Hauptbahnen durchzogenen Länder zu verbreiten; nur wies die allgemeine Hofkammer darauf hin, dass es nicht räthlich sei, die Anlegung von Seitenbahnen früher zu gestatten, als bis die Hauptlinien, in die sie unmittelbar oder mittelbar einmünden sollen, zur Ausführung gekommen seien.

Dagegen aber gingen die Meinungen der vereinigten Hofkanzlei und der allgemeinen Hofkammer über die Wege, die zur Durchführung eines solchen Programms einzuschlagen wären, weit auseinander.

Während die erstere der Auffassung huldigte, dass das Eisenbahnwesen auf dem bisher eingeschlagenen Wege im besten Gange sei, indem sich die erfreuliche Wahrnehmung darbiete, wie überall bereits Arbeiten vollendet oder vorbereitet oder wenigstens bereits Verhandlungen im Zuge seien, um die bezeichneten Hauptcommunicationen zustande zu bringen, daher der von der Staatsverwaltung zu übende Einfluss sich hauptsächlich auf solche Massregeln zu beschränken hätte, die darauf hinzielen, einerseits den Unternehmungsgeist der Privaten vorzugsweise auf jene für den Staat wichtigsten Richtungen zu lenken, und anderseits dort, wo die Weiterentwicklung ins Stocken gerathen möchte, darüber neue Anträge zu erstatten, wie in in den betreffenden Fällen nachzuhelfen möglich sei, vertrat die allgemeine Hofkammer die Nothwendigkeit eines weitaus activeren Eingreifens der Staatsverwaltung zur Durchführung jenes Eisenbahnprogramms.

Die allgemeine Hofkammer befand sich damals bereits unter der Leitung

des Präsidenten Karl Friedrich Freiherrn von Kübeck [Abb. 3], jenes Mannes, dessen staatsmännisch abgeklärtem Geiste, selten klarer Einsicht und stets rascher Entschlusskraft es bald beschieden sein sollte, auf die weitere Gestaltung des Eisenbahnwesens der Monarchie den entscheidendsten Einfluss zu nehmen.

Die allgemeine Hofkammer nun vertrat in ihrer Note vom 30. December 1840 die Auffassung, dass es zunächst Aufgabe der Behörde sein müsse, sich über die Grundzüge eines allgemeinen Eisenbahnsystems im obigen Sinne zu einigen, dass aber sodann die weitere Sorge darauf gerichtet sein müsse, dieses System einer geeigneten Ausführung zuzuführen und dass hiebei in Betracht zu ziehen sei:

a) ob und inwiefern es thunlich wäre, mit den auswärtigen Regierungen in Beziehung auf die Fortsetzung der oben gedachten Hauptlinien in fremden Gebieten in Unterhandlung zu treten;

b) in welcher Reihenfolge die Voreinleitungen zur Ausführung des Systems je nach der grösseren Wichtigkeit oder Dringlichkeit des Gegenstandes zu treffen wären und

c) ob die Organisirung und Leitung von Actiengesellschaften zur Ausführung und zum Betriebe der Eisenbahnen in jenen Hauptlinien nicht von der Staatsverwaltung und eventuell in welcher Art ausgehen sollte, ob es insbesondere nicht zweckmässig wäre, den Actionären eine bestimmte Rente ihrer Einlagscapitalien zuzusichern, wobei der Staat sich einen Antheil an dem Uebergewinne und jedenfalls eine kräftige Einwirkung auf die Disciplin der Geschäftsführung vorzubehalten hätte.

Durch solche Massnahmen würde Schwindelunternehmungen vorgebeugt, Regelmässigkeit in das Verfahren gebracht, die zweckmässige Ausführung der Sache mit der Zeit gesichert und dem Staate gleichwohl keine, wenigstens keine abschreckende Last aufgebürdet werden.

Der von der Hofkanzlei in Vollziehung des kaiserlichen Auftrages gleichfalls zur Abgabe seiner Wohlmeinung aufgeforderte Hofkriegsrath äusserte sich, wie schon bei wiederholten Gelegenheiten, dahin, dass die Anlegung von Eisenbahnen, welche Richtung und Ausdehnung sie auch erhalten mögen, auf Kriegsunternehmungen nie nachtheilig einwirken können, indem einerseits Eisenbahnen dem vorrückenden Feinde keinen Vorschub gewähren, weil sie mit Leichtigkeit zerstört werden können, solange sie aber im Bereiche der eigenen Armee liegen, infolge der Erleichterung und Beschleunigung des Transportes von Lebensmitteln, Kriegsmaterial und selbst Truppenkörpern von entschiedenem Nutzen seien; dies treffe insbesondere vorzüglich bei transversalen Eisenbahnlinien zu, die zwei Operationslinien verbinden, wenn die eine mit der anderen verwechselt werden wollte; der Hofkriegsrath könne daher von diesem Gesichtspunkte aus die Ausführung der angegebenen Hauptlinien auch von militärischer Seite nur als nützlich anerkennen.

Die vereinigte Hofkanzlei unterbreitete diese Meinungen unterm 8. März 1841 der kaiserlichen Entscheidung.

Es kam aber zu einer solchen formell nicht mehr, indem bald weitere Ereignisse eintraten, welche den unmittelbaren Anlass abgaben, die staatliche Eisenbahnpolitik auf eine völlig neue Grundlage zu stellen.

Ansuchen der Privatbahnunternehmungen um Staatshilfe; unmittelbare Vorgeschichte des den Abschluss der ersten Periode bildenden kaiserlichen Handschreibens vom 19. December 1841. Die enthusiastische Aufnahme, welche die Idee, die Länder mit einem ausgebreiteten Eisenbahnnetze zu überziehen, ursprünglich, angesichts der überaus günstigen Erfolge der ersten Eisenbahnen Englands und Belgiens, in allen Staaten des Continents und so auch in Oesterreich gefunden hatte und in der Hoffnung auf baldigen ungeheueren Gewinn zu einem stürmischen Gründungsfieber und zu wilden, auf die Hoffnungen schon einer nächsten Zukunft basirten Börsen-Speculationen Anlass gab, war infolge der wenig günstigen finanziellen Ergebnisse der ersten heimischen Bahnen längst einem berechtigten Misstrauen und einer

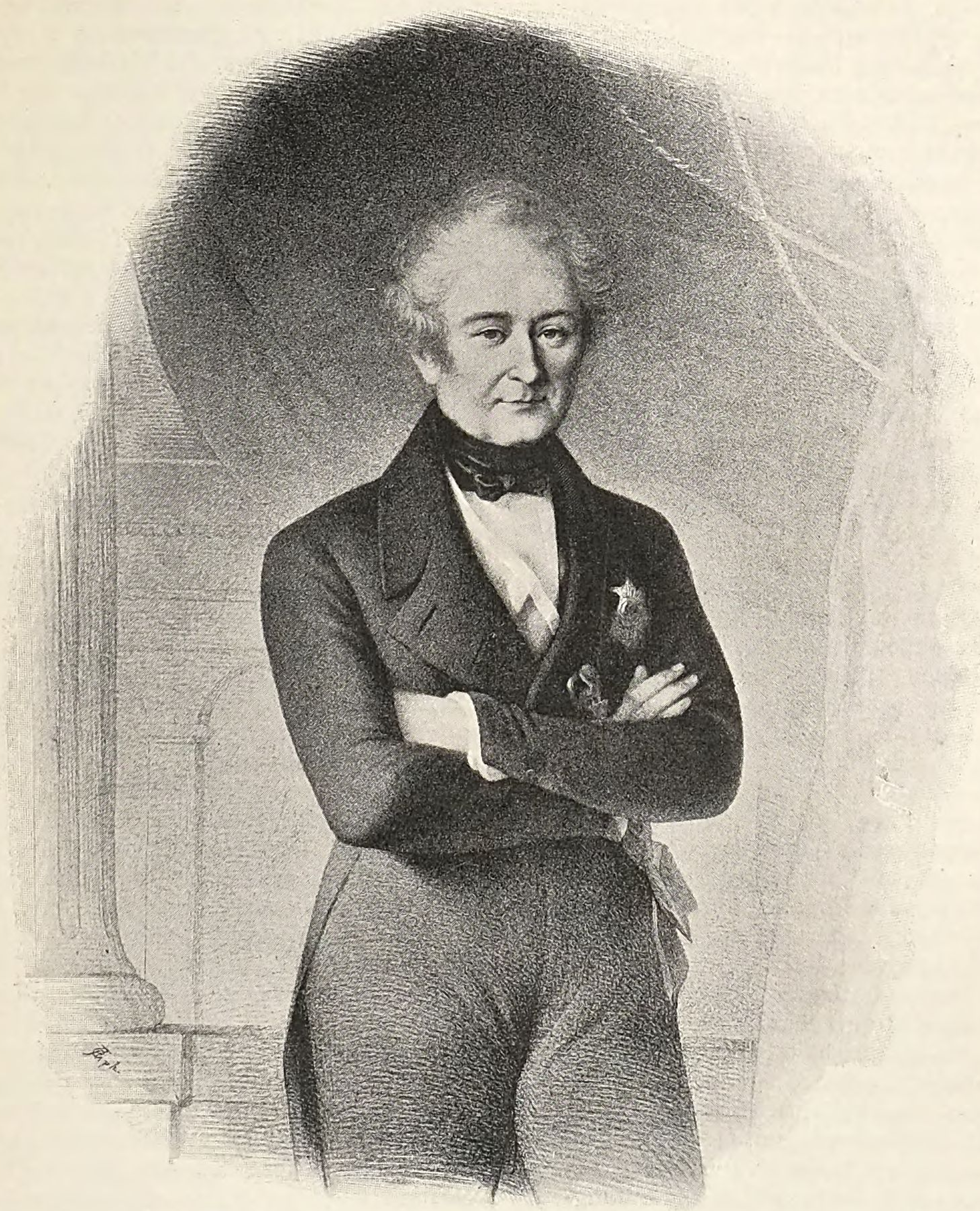


Abb. 3. Karl Friedrich Freiherr v. Kübeck.

kühlen Ueberlegung dessen, was auf diesem Gebiete sich als möglich und ausführbar darstelle, gewichen. Infolgedessen war aber auch der Eifer, solchen Unternehmungen Kräfte und Capitalien zuzuführen, erlahmt. Niemand wollte und die wenigsten konnten die geforderten Einzahlungen leisten, infolgedessen die Unternehmungen der eben in der Ausführung begriffenen Bahnen wegen Mangels an Fonds für den Weiterbau in Verlegenheit geriethen.

Angesichts dieser traurigen Lage des Eisenbahnwesens sahen sich die Chefs der Wechselhäuser Arnstein & Eskeles, Geymüller & Comp., S. M. von Rothschild und S. G. Sina veranlasst, am 1. Mai 1841 ein Majestätsgesuch zu über-

reichen, in welchem sie als Gründer der Kaiser Ferdinands - Nordbahn und der Wien-Raaber Bahn den schweren Stand zu schildern sich bestrebten, in dem sich diese beiden österreichischen Eisenbahnunternehmungen augenblicklich befanden, die missliche Lage derselben aber zunächst auf die Bankpolitik der österreichischen Regierung, und zwar auf die durch Reduction des Handelsportefeuilles der Nationalbank und der Vorschüsse auf Staatspapiere bewirkte Einschränkung des Bankcredites, zurückzuführen suchten und schliesslich die Bitte stellten, der Staat möge zur Wiederbelebung des Eisenbahncredites für die Nordbahn und für die Wien-Raaber Bahn ein Zinsenminimum von jährlich $4^0/_0$ verbürgen.

Mit kaiserlichem Cabinetschreiben vom 8. Mai 1841 wurde dieses Majestätsgesuch an den Hofkammerpräsidenten, Baron Kübeck, mit dem Auftrage geleitet, dasselbe mit thunlichster Beschleunigung einer reiflichen Prüfung, die sich im Hinblick auf eine mittlerweile hinzugekommene analoge Eingabe der lombardisch-venezianischen Eisenbahngesellschaft auch auf den Zustand dieser Eisenbahn auszudehnen habe, zu unterziehen, und das wohlerwogene Gutachten vorzulegen, ob sich diesen Unternehmungen ohne Gefährdung der Finanzen auf die im Gesuche angedeutete oder auf eine andere Art zu Hilfe kommen lasse.

Bereits unterm 14. Mai 1841 erstattete Baron Kübeck dem Kaiser einen von ihm persönlich gearbeiteten Vortrag, in dem er zunächst die tiefer liegenden Ursachen der finanziellen Verlegenheiten der heimischen Bahnunternehmungen, deren beschleunigte Aufdeckung lediglich durch die von der Regierung verfügte Einschränkung des Bankcredites bewirkt worden sei, darlegte, und weiters erklärte, dass er sich, so wenig er verkenne, wie bedenklich es wäre, die einmal hervorgerufenen Bahnunternehmungen in ihrer Nothlage ihrem Schicksale zu überlassen, doch so, wie das Begehren gestellt sei, und wenn das bisherige System der Concessionirung der Eisenbahnen beibehalten werden solle, nach Pflicht und Gewissen gegen eine gewährende Erledigung aussprechen müsse, und zwar, wie er des näheren ausführte, weil sich dann das Geschäft lediglich als eine vom Staate für Privatunternehmungen aufgenommene Staatsanleihe darstelle, weil dem Staate durch die Uebernahme der gewünschten Bürgschaft schwere finanzielle Opfer auferlegt würden, deren Grösse und Umfang sich gar nicht vorhersehen liessen, weil die Staatsverwaltung ungeachtet dieser bedeutenden Opfer nach dem bestehenden Concessionssystem auf die zweckmässige und redliche Gebarung mit den unter ihrer Mithilfe beschafften Fonds nur einen schwachen Einfluss zu üben vermöchte, und weil endlich die Rückwirkungen einer solchen Massregel auf den Verkehr und auf die Creditoperationen des Staates von schwerwiegendster Bedeutung sein müssten.

Baron Kübeck unterzog hierauf die Grundsätze des bisherigen Concessionssystems einer freimüthigen Kritik. Unter eingehender Beweisführung bezeichnete er die diesem System zu Grunde liegende Anschauung, dass die Eisenbahnunternehmungen anderen blossen Industrieunternehmungen gleichzustellen seien, dass das Privatinteresse der beste Finder und Leiter aller solcher Unternehmungen, und der Staat dagegen hiezu am wenigsten geeignet sei, dass die Regierung alle ihr gebotene Vorsicht und allen ihr gebührenden Einfluss erschöpfe, wenn sie jede dieser Unternehmungen einer besonderen Concession und eigenen Bedingungen vorbehalte, und dass sie insbesondere sich um das weitere Gedeihen derselben nicht viel zu kümmern, die Sorge hiefür vielmehr den Privaten zu überlassen habe, Auswüchse und Uebergriffe aber am sichersten durch Zulassung einer angemessenen Concurrenz beseitigen könne, als vollkommen verfehlt und dem Wesen der Eisenbahnen zuwiderlaufend.

Insbesondere das Princip der Concurrenz halte er bei der Anlegung von Eisenbahnen am unglücklichsten angewendet. Da nämlich die Anlage der Eisenbahnen nach den Bedürfnissen des grossen Verkehrs und somit nach einem bestimmten einheitlichen Plane auszumitteln sei, bilde dieselbe keinen Gegenstand der Concurrenz; die dazu erforderlichen Geldmittel betrügen aber unge-

messene Summen, welche nur allmählich und mit sorgfältiger Rücksicht auf Industrie, Handel und Staatscredit aufgebracht werden können; zur Herbeischaffung so grosser Fonds gehöre Vereinigung und schonende Leitung aller Kräfte, nicht ihre Zertheilung; die gleichzeitige concurrirende und rivalisirende Aufbietung solcher Fonds für einen und denselben Zweck könne nur lähmend einwirken, und nur Stockung und Verwirrung erzeugen. — Es waren dies sicherlich goldene Worte, welche, wenn sie in der staatlichen Eisenbahnpolitik auch späterer Jahre immer beherzigt worden wären, den Staat auf diesem Gebiete vor manchen schweren Enttäuschungen und vor grossen Verlusten bewahrt hätten.

Als Voraussetzung der Möglichkeit der Uebernahme einer Zinsbürgschaft durch den Staat stellte Baron Kübeck schliesslich folgende Anträge:

1. Die Staatsverwaltung hätte für sich das Recht zu reclamiren, nicht nur neue Bahnlinien zu bestimmen, sondern auch die schon gewählten und privilegirten zu rectificiren und hätte hiefür einen Plan ausarbeiten zu lassen;

2. sie hätte die Oberleitung und Controle der technischen Organe und Arbeiten sowie der Bahnbenützung zu übernehmen, in welcher Absicht eine von der Staatsverwaltung ausgehende und von ihr abhängige Generaldirection der Eisenbahnen eingesetzt und entsprechend organisirt werden müsste;

3. die Ausführung der Arbeiten wäre jährlich zu präliminiren, um Arbeit und Aufwand geregelt und fest bestimmen, und dann allmählich und mit Sicherheit fortschreiten zu können, wobei insbesondere die Aufbringung der Fonds mit gehöriger Rücksicht auf die zu beachtenden Einwirkungen auf den Verkehr und Staatscredit berechnet werden müsste;

4. um den Staat nicht am Ende in die Lage zu bringen, auf der einen Seite Verluste ersetzen zu müssen und auf der anderen Seite Vortheile für die Privaten zu steigern, wären, mit Ausnahme der Gmunden-Linz-Budweiser und der im Jahre 1839 concessionirten kleinen Mailand-Monzaer Bahn, die anderen bestehenden und privilegirten Gesellschaften in eine einzige grosse Gesellschaft für die inländischen Eisenbahnen zu vereinigen; deren Einrichtung wäre mit Rücksicht auf ihren eigentlichen Zweck eines Capitalisten- und Rentenvereins für eine bestimmte Unternehmung zu reorganisiren und keine andere Gesellschaft für Eisenbahnen weiter zu gestatten, vielmehr bei eintretendem Bedürfnisse die bestehende Gesellschaft angemessen zu erweitern;

5. die oberste Leitung dieser wichtigen Angelegenheit endlich sollte der durch ihren Beruf für die Zweige des Verkehrs und Handels, dann durch die ihr obliegende innig zusammenhängende Sorge für die Aufbringung der Geldmittel für den Staatscredit und den Geldumlauf am meisten hiezu geeigneten Finanzverwaltung mit angemessenen Vollmachten übertragen werden.

Unter diesen Bedingungen und Voraussetzungen erklärte es Baron Kübeck für möglich und gedeihlich, den Actionären für ihre bar eingezahlten Summen eine 4%ige Rente in der Art zu garantiren, dass die darüber entfallenden Gewinnste zu einem Reserve- und allfälligen Tilgungsfonds, dann zur Vertheilung als Dividende bestimmt werden könnten, wovon die eine Hälfte den Actionären zuzukommen hätte, die andere aber dem Staate vorzubehalten wäre.

Mit Handschreiben vom 16. Juni 1841 sprach der Kaiser dem Hofkammerpräsidenten die principielle Geneigtheit aus, auf dessen Vorschläge einzugehen, beauftragte denselben, die nähere Entwicklung dieser Vorschläge auf die möglichst umfassende und die Ausführbarkeit verbürgende Art vorzubereiten, zunächst aber mit den gehörig ausgewiesenen Bevollmächtigten der betheiligten Eisenbahnunternehmungen in Verhandlung zu treten und denselben zu eröffnen, unter welchen Bedingungen und auf welche Art von Seite der Finanzverwaltung eine Hilfe angeboten werden könne.

Baron Kübeck wurde zugleich ermächtigt, zur Grundlage dieser Bedingungen jene Bestimmungen zu nehmen, die er in seinem Vortrage angeführt hatte, und die sich auf die Vereinigung und gesellschaftliche Umstaltung der Unternehmungen und auf die positive Oberleitung des administra-

tiven und technischen Theiles derselben durch die Finanzverwaltung bezogen. Insbesondere seien hiebei die verschiedenen Modalitäten ins Auge zu fassen, welche wegen der bestehenden Verschiedenheit der einzelnen Bahnunternehmungen in Absicht auf den Umfang und die Dauer der Concession, die Richtung, Zielpunkte und Einzahlungen erforderlich wären. Was die Grösse der den Theilnehmern zuzusichernden Einkünfte betreffe, so könne der Bezug von 4% der Einzahlung nur als das Maximum des Zugeständnisses angenommen werden, wovon nach Zulässigkeit eine Herabminderung zu bewirken versucht werden solle.

Mit einem zweiten kaiserlichen Handschreiben vom selben Tage wurde zugleich dem obersten Kanzler Grafen Mittrowsky der Auftrag ertheilt, dass zu dem Ende, damit die von dem Hofkammerpräsidenten zu führende Verhandlung nicht beirrt und der Stand der factischen Verhältnisse durch Zwischenverfügungen nicht wesentlich verändert werde, die vereinigte Hofkanzlei bis auf weitere kaiserliche Anordnung sich zur Richtschnur zu nehmen habe, dass sie in allen Fällen, wo es sich um die Regulirung der Verhältnisse der in Frage stehenden Bahnen zu der Staatsverwaltung, sowie in allen anderen Fällen, wo es sich überhaupt um neue Eisenbahnconcessionen und um darauf bezügliche Acte handle, vorläufig mit dem Präsidenten der allgemeinen Hofkammer Rücksprache zu pflegen habe.

Baron Kübeck liess in Anbetracht dessen, dass, mit alleiniger Ausnahme der Venedig-Mailänder Bahn, nicht die Bahngesellschaften selbst, ja nicht einmal deren Directionen, sondern vielmehr nur die Chefs einiger Bankhäuser, die bestenfalls nur als stark betheiligte Actionäre angesehen werden konnten, und zwar ohne jede Beglaubigung seitens der Gesellschaften, das Majestätsgesuch eingebracht hatten, in Vollziehung des kaiserlichen Auftrages zunächst, um die Angelegenheit aus dem Börsengetriebe weg in den formell richtigen Weg hinüberzuleiten, die betreffenden Bankhäuser durch den niederösterreichischen Regierungspräsidenten dahin verständigen, dass nur dann, wenn die Bahngesellschaften selbst im statutenmässigen Wege sich an die Finanzverwaltung wenden und ordentliche Vertreter mit unbeschränkter Vollmacht wählen würden, die Begehren der Gesellschaften erwogen, ihr Stand erhoben, die allfällige Hilfe der Staatsverwaltung sowie die Bedingungen derselben ausgemittelt und eventuell Sr. Majestät vorgeschlagen werden könnten.

Auf diese Einladung reagirte lediglich die Kaiser Ferdinands-Nordbahn insoferne, als sie durch ihre Direction und unter Namhaftmachung von Bevollmächtigten eine Vorstellung einbrachte, in der sie um die Uebernahme der Garantie einer 4%igen Verzinsung für das bereits eingezahlte Capital von 14 Millionen Gulden und derjenigen einer 5%igen Verzinsung für den zum Zwecke des Weiterbaues noch aufzunehmenden, mit 23,600.000 fl. veranschlagten Capitalbetrag durch den Staat ansuchte.

Baron Kübeck hatte aber mittlerweile theils im Wege der vereinigten Hofkanzlei, theils durch Vertrauenspersonen auch selbständige Erhebungen über die wahre Lage der Privatunternehmungen eingeleitet.

Dieselben führten zur Erkenntnis, dass ebensowohl die Kaiser Ferdinands-Nordbahn wie die Wiener-Neustädter-Bahn — die Venedig-Mailänder Bahn kam infolge innerer Zerwürfnisse und der dadurch hervorgerufenen Krise des Unternehmens vorläufig nicht weiter in Betracht — bereits ein Erträgnis abwarfen, welches vollkommen ausreiche, um den Betrieb beider Bahnen, soweit ihr Ausbau reichte, mit angemessener Lebhaftigkeit aufrecht zu halten, und nicht nur alle dabei vorfallenden Auslagen ganz und vollständig zu decken, sondern sogar den Actionären noch einen, wenn auch nicht dem gewöhnlichen Zinsfusse von 4—5% entsprechenden, so doch immerhin bereits 1—3% betragenden Ueberschuss zu bieten.

Unter diesen Verhältnissen zeigte sich die Einleitung einer eigenen staatlichen Hilfsaction, soweit es sich blos darum handeln sollte, die beiden Bahnen in ihrem bisherigen Bestande und Betriebe zu erhalten, vollkommen überflüssig; soweit aber für den Weiterbau derselben, und

zwar in den den Staatsinteressen entsprechenden Richtungen, gesorgt werden wollte, wurde es immer fraglicher, ob es — nicht zum mindesten auch infolge der von den Privatbahnunternehmungen eingenommenen Haltung — ohne grössere Complicationen möglich sein werde, die geplante Vereinigung und Reorganisation der bereits bestehenden Gesellschaften zu einer einzigen grossen, unter der Oberleitung der Staatsverwaltung stehenden Betriebsunternehmung durchzuführen.

Andererseits aber gestaltete sich vom staatlichen Standpunkte aus das Bedürfnis, für den Ausbau der den grossen Verkehrsinteressen des Staates entsprechenden Hauptlinien vorzusorgen, immer dringender.

Die Nachbarstaaten der Monarchie, namentlich aber Preussen, die Rheinstaaten und Piemont waren bereits emsig mit der Frage des Ausbaues grösserer, den Interessen ihrer eigenen Länder entsprechenden Bahnzüge beschäftigt, und es stand zu befürchten, dass die Bahnlinien dieser Nachbarländer, einmal ohne Rücksicht auf ein österreichisches Eisenbahnnetz erbaut und ineinander einmündend, dem Verkehr mit Umgehung der österreichischen Monarchie eine neue und entschiedene Richtung geben würden, welche geeignet wäre, die von altersher durch die österreichischen Länder ziehenden Handelswege für die Zukunft völlig zu unterbinden.

In der Ueberzeugung, dass bei solcher Lage der Dinge gar keine Wahl mehr erübrige, sondern vielmehr, wenn der Wohlstand des eigenen Landes nicht preisgegeben werden wolle, alles daran gesetzt werden müsse, um die den Interessen des grossen Handelsverkehrs dienenden inländischen Hauptlinien baldigst zum Ausbau zu bringen, sah sich Baron Kübeck veranlasst, unterm 25. November 1841 einen zweiten Vortrag an den Kaiser zu erstatten, in welchem er zunächst betonte, dass er in dieser bedeutsamen Frage von dem Grundsatze ausgehen zu sollen glaube, dass jeder unmittelbare Einfluss der Staatsverwaltung auf die Zustandebringung der Eisenbahnen, sowie jede Hilfe und Unterstützung der darauf gerichteten Unternehmungen nur aus der Ueberzeugung von der eminenten Nützlichkeit und Nothwendigkeit dieser oder jener Bahnlinie für das Staatsinteresse und von der Unentbehrlichkeit einer Staatshilfe hervorgehen könne.

Die erste Frage nun, welche Bahnlinien für die Interessen des österreichischen Staates nothwendig, oder doch nützlich seien, könne er nur dahin beantworten, dass dies diejenigen seien, welche den schon jetzt bestehenden Zug des Verkehrs mit seinen Vortheilen festhalten; der Zug aus und nach dem nördlichen und nordwestlichen Deutschland, nach dem südwestlichen Deutschland, nach der adriatischen Küste und von dort über Norditalien nach Süddeutschland bedinge unseren productiven und unseren Transithandel.

Es ergäben sich hieraus vier Hauptbahnlinien: eine von Wien über Prag nach Dresden, um sich von dort an das Bahnnetz von Norddeutschland anzuschliessen, eine von Linz über oder nahe an Salzburg, um sich an die Münchener Bahn zu reihen und die Donauverbindung zu beleben, eine von Wien nach Triest, um die adriatische Küste im Durchmesser der Monarchie mit den Küsten der nördlichen Meere in lucrativer Concurrenz zu erhalten, endlich eine von Venedig über Mailand an den Comer See, um den Handel der österreichischen Küste über Norditalien nach der Schweiz und Süddeutschland nicht zu verlieren, und die Concurrenz von Genua zu bewältigen.

Da die drei Unternehmungen der Nordbahn, der Wien-Gloggnitzer und der Venedig-Mailänder Bahn, und zwar die ersteren beiden wegen ihrer Ausgangspunkte und die letztere nach ihrer ganzen Richtung, den angeführten Hauptlinien entsprächen, bei der allgemeinen Bedrängnis der Privatbahnunternehmungen aber an die Fortsetzung des Bahnbaues in den dem Staatsinteresse entsprechenden Richtungen durch diese Unternehmungen aus ihren eigenen gesellschaftlichen Mitteln nicht zu denken sei, so entstehe zunächst die Frage, ob und eventuell in welcher Weise die Staatsverwaltung zur Erreichung des gedachten Zweckes jenen Unternehmungen unterstützend beispringen könne und solle.

Baron Kübeck zog hierauf die verschiedenen möglichen Wege einer solchen Unterstützung, als die Gewährung eines Darlehens, die Leistung eines Beitrages, die Uebernahme eines Theiles der Actien und endlich diejenige einer Zinsengarantie in nähere Erörterung, gelangte jedoch zum Schlusse, dass bei Anwendung jedes dieser Mittel sich entweder der Zweck nicht vollständig und nicht sicher erreichen liesse, oder daraus die verwickeltsten Verhältnisse hervorgehen würden, der Staat aber jedenfalls mit seinem eigenen Credite einstehen müsste, folglich nicht die Gesellschaften, sondern eigentlich der Staat den Bau mit seinen Mitteln führen würde, die Verwendung dieser Mittel aber sodann einer Privatverwaltung, ohne dass von Seite der Staatsverwaltung ein unmittelbarer Einfluss darauf genommen werden könnte, überlassen bliebe.

Baron Kübeck gab daher seiner Meinung dahin Ausdruck, dass da, wo die Associationen nicht aus sich selbst die Mittel zum Ausbau der als nothwendig erkannten Bahnen aufzubringen vermögen, die Staatsverwaltung am einfachsten, wohlfeilsten und gedeihlichsten verfahre, wenn sie diese Mittel aus ihren eigenen Quellen schöpfe und den Bau der erwähnten Bahnen auf Kosten des Staates selbst bewirke. Er wies darauf hin, dass nur dort, wo es der Erreichung eines nächsten Vortheiles gelte, und wo die Thätigkeit und Specialität durch diesen Vortheil bedingt sei, die Privatindustrie den Vorzug vor der unmittelbaren Einwirkung der Staatsverwaltung verdiene. Es sei klar, dass die Privatgesellschaften sich nur für den Zweck wahrscheinlicher Gewinnste bilden, und dass sie unterbleiben, sobald darüber Zweifel oder ungünstige Erfahrungen entstehen. Der Nutzen der Unternehmung selbst liege grösstentheils ausser dem Bereiche der Beurtheilung der Actienbesitzer. Diejenigen, welche sich an die Spitze stellen, seien genöthigt, Linien und Richtungen zu wählen, von denen sie den nächsten Vortheil zu hoffen glauben. Leitendes Princip sei daher das Privatinteresse, die Verwirklichung des grösstmöglichen Gewinnes, und falle auch hiemit die Erreichung eines höheren Zweckes zusammen, so nehme doch dieser nur eine untergeordnete Stelle ein. Dies könne jedoch der Staatsverwaltung nicht gleichgiltig sein, wo es sich um eines der wichtigsten Verkehrsmittel handle, wo die Richtung der Linien auf den Wohlstand ganzer Provinzen Einfluss nehmen könne. Es sei offenbar, dass hier nicht die pecuniären Vortheile, sondern vor allem die öffentlichen Rücksichten, nicht die in der kürzesten Frist sich in Aussicht stellende Rente, sondern die ferne, aber um desto nachhaltiger wirkende Zukunft fest und ununterbrochen im Auge behalten werden müsse, und dass die Voraussetzungen, welche es räthlich machen, bei kleinen, kurzen Bahnen, bei Einästungen in Hauptbahnen die Privatbetriebsamkeit walten zu lassen, bei grossen Bahnen durchaus nicht eintreten.

Die Staatsverwaltung allein sei hier in der Lage, sich über die Einmündung der inländischen Bahnen in diejenigen des Auslandes, die für den Nutzen der ersteren so entscheidend seien, mit den fremden Regierungen zu verständigen und dabei sowohl die Vortheile des Verkehrs, als der Politik zu beachten. Die Staatsverwaltung allein könne in die Ausführung der Bauten jene Regelmässigkeit, Uebereinstimmung und jene Angemessenheit bringen, welche bei dieser Angelegenheit von so wesentlichem Einflusse seien. Sei er aus diesen triftigen Erwägungen für die Uebernahme des Ausbaues der im allgemeinen Staatsinteresse liegenden grossen Bahnen direct durch den Staat, so halte er doch dafür, dass der eigentliche Fahrbetrieb mit den Vorauslagen für Anschaffung der Locomotivkräfte, Waggons und des Personals jedenfalls Privatunternehmern gegen bestimmte Bedingungen und Entgelte auf angemessene Zeitfristen vertragsmässig zu überlassen sei.

Bei der Prag-Dresdener Bahn, welche sich an die Nordbahn, und bei der Triester Bahn, welche sich an die Wien-Gloggnitzer Bahn unmittelbar anschliessen würde, wäre der Betrieb diesen beiden Gesellschaften unter billigen Bedingungen auf bestimmte Perioden vertragsmässig zu überlassen und wäre dies Zugeständnis

zugleich das ergiebigste und nachhaltigste Mittel einer Unterstützung dieser Gesellschaften ohne irgend ein Opfer von Seite des Staates.

Für den Fall, als diesen Ansichten die kaiserliche Billigung zu Theil würde, bezeichnete Baron Kübeck weiter, als die erste und wichtigste Bedingung ihrer zweckmässigen Vollziehung, die Einsetzung einer concentrischen Oberleitung des ganzen Geschäftes. Mit aller Intelligenz, dem besten Willen und der eifrigsten Verwendung scheine es ihm kaum möglich, in den dermaligen, hergebrachten Formen der Geschäftsbehandlung zu einem gedeihlichen Ziele zu gelangen. Die Hofkanzlei sei an die Hofkammer, diese an die Hofkanzlei und beide seien an weitläufige Collegialberathungen und Vernehmungen von Unterbehörden gebunden, wobei grosse Meinungsdivergenzen und Zeitverluste eintreten.

Jede Verschiedenheit der Ansichten führe zu einer Provocation allerhöchster Entscheidungen, oder häufig zu neuen Rückfragen, über welche Stockungen eintreten, die höchst nachtheilig wirken müssen.

Für eine so ausserordentliche Aufgabe, der wenig Erfahrungen vorausgehen, und die eine übereinstimmende, ununterbrochene, häufig schnelle Wirksamkeit zu ihrer glücklichen Lösung bedürfe, müsse auch die oberleitende Behörde speciell und angemessen organisirt und eingesetzt sein.

Eine zweite unerlässliche Bedingung sei die Einsetzung einer Generaldirection der Eisenbahnen, welche nach unten die unmittelbare Leitung aller Geschäfte und Vollziehung aller darauf sich beziehenden Geschäfte und nach oben die Erstattung aller Aufklärungen, Vorschläge und Berichte in dem Bereiche ihrer Pflichten und ihrer Wirksamkeit hätte.

Baron Kübeck fasste schliesslich seine Ansichten in theilweiser Abänderung der von ihm mit seinem Vortrage vom 14. Mai desselben Jahres erstatteten Vorschläge in folgende formelle Anträge zusammen:

1. Die Staatsverwaltung hätte sich zu entscheiden, ob sie Eisenbahnen überhaupt in dem Interesse des Staates und unter den gegebenen Umständen nothwendig fände; wenn, wie er glaube, diese Frage bejahend beantwortet werde, so ergebe sich

2. die Untersuchung, für welche Ausgangs- und Endpunkte sich Bahnen nothwendig darstellen; es wären dies nach seiner Ansicht die Bahnen von Wien über Prag nach Dresden, von Wien über Wiener-Neustadt nach Triest, von Venedig über Mailand nach Como, endlich von Wien über Linz gegen München;

3. die Aufbringung der zur Vollendung dieser Bauten erforderlichen Capitalien wäre aus den Creditmitteln des Staates unmittelbar zu bewirken;

4. der Bau der obigen Bahnen wäre von der Regierung in der Art zu veranlassen, dass nach Ausmittlung der Tracen der Unterbau, die Belegung, dann der Bau der Wachhäuser und Bahnhöfe durch Privatunternehmer vertragsmässig unter Leitung und Aufsicht der Regierung vollbracht werde;

5. der Betrieb der Staatsbahnen wäre an Privatunternehmer zu verpachten, insbesondere aber jener auf den Bahnen nach Prag und Triest den bestehenden Gesellschaften der Nordbahn und der Wiener-Neustädter Bahn unter billigen Bedingungen gegen zeitliche Verträge zu überlassen;

6. über das Verfahren bei der venezianisch-lombardischen Bahn wäre die Entwicklung der Wirren der dortigen Gesellschaft abzuwarten, und wären nach Massgabe derselben besondere Vorschläge mit Rücksicht auf die in den vorausgehenden Punkten enthaltenen Grundsätze zu erstatten;

7. wenn sich Privatunternehmer oder Gesellschaften für Bahnen ausser den Staatsbahnen oder für solche, die in diese letzteren einästen wollen, finden, so wären ihre Anträge besonders, und zwar mit Rücksicht auf die für Privatunternehmungen schon vorgezeichneten Directiven und unter Bedachtnahme auf ihren Einfluss auf den öffentlichen Credit, auf den Verkehr und auf den Betrieb der Staatsbahnen, zu würdigen und der a. h. Schlussfassung zu unterziehen;

8. zum Behufe der zweckmässigen Ausführung wäre:

a) eine oberleitende Centralbehörde und

b) eine technisch administrative Generaldirection der Eisenbahnen einzusetzen;

9. diese Behörden hätten nach ihrer Organisirung den allgemeinen und für jedes nächste Jahr den besonderen Plan der unmittelbaren Ausführung zu entwerfen, der kaiserlichen Genehmigung zu unterbreiten und nach den allerhöchsten Befehlen zu verfahren, wobei die Vorschriften über die Voranschläge und Rechnungsabschlüsse zu beobachten wären; endlich wäre

10. weder den bestehenden, noch neuen Gesellschaften eine pecuniäre Unterstützung, sei es im Wege einer Zinsengarantie, oder unmittelbarer Geldleistungen zu gewähren; die Nord- und Neustädter Bahnunternehmungen aber wären auf die wirksame und nachhaltige Hilfe zu verweisen, welche ihnen durch die Erweiterung ihres Betriebes auf den an ihre Bahnen sich anschliessenden Staatsbahnen erwachsen werde.

Die kaiserliche Entschliessung über diesen Vortrag erfolgte unterm 19. December 1841. In derselben wurde Baron Kübeck auf ein gleichzeitig an ihn erlassenes Handschreiben verwiesen, mit dem der Kaiser den vorgelegten Anträgen seinen Beifall ertheilt habe. Weiters wurde verfügt, dass bei dem Umstande, als den Gesellschaften der Nordbahn und der Wiener-Neustädter Eisenbahn durch Erbauung von Staatsbahnen, die sich an die ihrigen anschliessen, die Erweiterung ihres Betriebes und folglich auch die lucrative Benützung der Gesellschaftscapitalien in Aussicht gestellt werde, eine pecuniäre Unterstützung derselben, sei es im Wege einer Zinsengarantie oder einer anderen unmittelbaren Geldleistung, nicht stattfinden könne, und werde hienach das Gesuch der Nordbahn zu erledigen sein. Was die Venedig-Mailänder Eisenbahn betreffe, so sei dem Antrage gemäss vorerst abzuwarten, welche Wendung die Vorgänge der Actiengesellschaft nehmen werden, und seien nach dem Ausschlage derselben die weiteren Anträge zu stellen.

Am 22. December 1841 erschien in der »Wiener-Zeitung« ein Aufsatz, welcher der überraschten Welt die erste Kunde von der kaiserlichen Schlussfassung, künftighin Eisenbahnen auf Staatskosten bauen zu lassen, brachte und diese Regierungsmassnahme in ausführlicher, genau dem oben skizzirten Gedankengange des Vortrages des Hofkammerpräsidenten Baron Kübeck vom 25. November 1841 folgender Weise motivirte.

Unmittelbar darauf erfolgte mit dem an alle Länderstellen gerichteten Hofkanzleidecrete vom 23. December desselben Jahres die amtliche Verlautbarung jenes kaiserlichen Handschreibens vom 19. December 1841, welches, indem es zum erstenmal das Staatsbahnsystem in Oesterreich zur Geltung brachte, eine neue Epoche in der Verwaltung der österreichischen Eisenbahnen einleitete, und, wie ein zeitgenössischer, ausländischer Fachschriftsteller berichtet, damals die Bewunderung der Welt erregte.*)

*) Friedrich Wilhelm Freiherr v. Reden: »Die Eisenbahnen Deutschlands«, II. Abschnitt, erste Lieferung [Die österreichischen Eisenbahnen]. Berlin, Posen und Bromberg. Druck und Verlag von Ernst Siegfried Mittler, 1844, Seite 13 ff. und Seite 46.

II. Periode vom Schlusse des Jahres 1841 bis in die zweite Hälfte des Jahres 1854.

Grundsätzliche Bestimmungen des kaiserlichen Handschreibens vom 19. December 1841. Das seinem wesentlichen Inhalte nach mit dem Hofkanzleidecrete vom 23. December 1841 verlautbarte kaiserliche Handschreiben an den Hofkammerpräsidenten Baron Kübeck vom 19. December 1841 stellte, zusammen mit den dasselbe ergänzenden Handschreiben, welche der

Kaiser gleichzeitig an den obersten Kanzler Grafen Mittrowsky und den Präsidenten des Hofkriegsrathes Grafen Hardegg erliess, für die weitere Verwaltung der Eisenbahnen in Oesterreich nachfolgende, in einzelne Punkte zusammengefasste, leitende Grundsätze fest: *)

1. Als oberstes Verwaltungsprincip wurde erklärt, dass in Oesterreich künftighin nicht mehr wie bis dahin blos Privatbahnen, sondern Staats- und Privatbahnen bestehen sollen, und zwar dass als Staatsbahnen diejenigen für die Staatsinteressen wichtigsten Bahnen zu gelten haben, welche vom Kaiser fallweise als solche bezeichnet werden.

2. Auf den zu erbauenden Staatsbahnen hat die Staatsverwaltung unter allen Umständen die Trace in ihrer ganzen Länge zu bestimmen; der Bau dieser Bahnen ist, soweit für dieselben bereits Privatunternehmungen concessionirt wurden und diese im Stande sind, die von ihnen in Ansehung des Ausbaues der betreffenden Linien übernommenen Verpflichtungen zu erfüllen, von diesen Unternehmungen zu vollführen, im übrigen aber unmittelbar vom Staate auf seine Kosten zu bewirken.

3. Der unmittelbare Staatsbau hat sich auf den Unter- und Oberbau, auf die Belegung der Bahn sowie auf die Herstellung der erforderlichen Wachhäuser und Bahnhöfe zu erstrecken und ist, soweit als nur immer möglich, nicht im Wege eigener Regie des Staates, sondern durch Uebertragung an Privatbauunternehmer unter Leitung und steter Aufsicht der staatlichen Behörde zu bewerkstelligen.

4. Als Betriebssystem für die erbauten Staatsbahnen wurde die Verpachtung des Fahrbetriebes an Privatunternehmer mittels zeitlicher Verträge in Aussicht genommen, wobei im damaligen Zeitpunkte noch gedacht war, dass der Betriebspächter nicht nur das erforderliche Personal beizustellen, sondern auch den gesammten Locomotiv- und Wagenpark anzuschaffen habe.

5. Die Competenz der obersten Hofstellen in Ansehung des Eisenbahn-

*) Das an den Hofkammerpräsidenten Baron Kübeck gerichtete kaiserliche Handschreiben hatte folgenden Wortlaut:

Lieber Freiherr von Kübeck!

Eine sorgfältige Untersuchung und die fortgesetzte Beobachtung der schon eingetretenen und noch zu erwartenden Wirkungen, welche aus dem Baue und der Benützung von Eisenbahnen für alle Zweige des Verkehrs hervorgehen, haben Mich zu dem Beschlusse bestimmt, auf die Zustandebringung der für die Staats-Interessen wichtigsten Bahnen von Seite der Regierung directen Einfluss zu nehmen, ohne die Privat-Betriebsamkeit, da, wo sie sich nützlich bewährt, auszuschliessen.

Die Bahnen werden sich daher in Meinen Staaten in Staats- und Privat-Bahnen theilen.

Staats-Bahnen sind diejenigen, welche von Mir als solche gleich dermahl oder künftig bezeichnet werden. Schon dermahl finde Ich die Bahn-Linien von Wien über Prag nach Dresden, von Wien nach Triest, von Venedig über Mailand nach dem Comer-See; dann jene in der Richtung gegen Bayern für Staats-Bahnen, unbeschadet der Privilegien, welche Privat-Unternehmungen theilweise oder ganz in diesen Richtungen bereits erworben haben, zu erklären.

Die oberste Leitung der Staats-Bahnen finde Ich Ihnen als Präsidenten Meiner allgemeinen Hofkammer zu übertragen, wobey Sie, insoferne Privat-Unternehmungen darauf bestehen, solche nach Massgabe der ihnen zukommenden Privilegien zu behandeln haben.

Da, wo keine Privat-Unternehmungen bestehen, oder die bestehenden ihre übernommenen Verpflichtungen zum Bau oder zur Vollendung der Staats-Bahnen in den bezeichneten Richtungen zu erfüllen ausser Stande wären, ist der Bau der erwähnten Staats-Bahnen auf Kosten des Staates zu bewirken.

Auf den erst zu erbauenden Staats-Bahnen hat die Staats-Verwaltung in jedem Falle die Trace in ihrer ganzen Länge zu bestimmen, und insofern der Bau unmittelbar auf Staatskosten geführt wird, den Unter- und Ober-Bau, dann die Belegung der Bahn und die Herstellung der erforderlichen Wachhäuser und Bahn-Höfe zu veranlassen.

Die Vollziehung dieser Werke ist so zweckmässig und dauerhaft als möglich mit Vermeidung alles überflüssigen Prunkes, und wo es immer geschehen kann, durch Benützung der Privatbetriebsamkeit, und Privat-Unternehmer unter Leitung und stäter Aufsicht der berufenen Behörden zu bewirken.

Der eigentliche Fahrbetrieb auf den Staats-Bahnen ist mittelst besonderer zeitlicher Verträge an Privat-Unternehmer pachtweise zu überlassen und können, insofern es mit den hier eintretenden Rücksichten vereinbarlich ist, den schon vorhandenen Eisenbahn-Gesellschaften durch Zugestehung angemessener Bedingungen einige Erleichterungen bey

wesens wurde neu geregelt: die Leitung der Staatsbahnen und somit die Behandlung aller Angelegenheiten der als Staatsbahnen erklärten Bahnlinien, auch soweit für dieselben bereits, nach ihren Privilegien zu behandelnde Privatbahnunternehmungen bestanden, wurde dem Präsidenten der allgemeinen Hofkammer übertragen; der vereinigten Hofkanzlei und beziehungsweise auch den anderen Hofstellen blieb hingegen gegenüber den Eisenbahnen ihr Einfluss in Absicht auf die öffentliche Polizei sowie auf die Verpflichtungen der bestehenden Privatbahnunternehmungen gegen die öffentliche Verwaltung und gegen Private gewahrt; ausserdem verblieben bei der ersteren überhaupt die Angelegenheiten sowohl der schon vorhandenen Privatbahnen, soweit dieselben seither nicht als Staatsbahnen erklärt wurden, als auch derjenigen Privatbahnunternehmungen, welche als solche erst errichtet werden sollten, und zwar die letzteren unter Bedachtnahme auf die für dieselben auch noch weiterhin massgebenden Concessionsdirectiven vom 18. Juni 1838, sowie auf die übrigen, diesen Directiven nachgefolgten oder noch nachfolgenden Normen; die vereinigte Hofkanzlei wurde aber angewiesen, bei allen ihr zukommenden Projecten von Eisenbahnen, die ausser der Richtung der Staatsbahnen liegen, oder in letztere einmünden sollen, das vorherige Einvernehmen mit dem Hofkammerpräsidenten zu pflegen, damit derselbe in die Lage komme, die Wirkungen sorgfältig zu prüfen, welche solche Unternehmungen auf den öffentlichen Credit und Verkehr, sowie insbesondere auf die Vollendung und den Betrieb der Staatsbahnen äussern dürften.

6. Was schliesslich speciell die Organisation des Dienstes für die Staatsbahnen betraf, so wurde die oberste Leitung der Angelegenheiten derselben dem Hofkammerpräsidenten dergestalt persönlich übertragen, dass es ihm, ohne an die in den übrigen Sachen der Hofkammer vorgeschriebene Gremialform und Stimmenzahl gebunden zu sein, freigestellt wurde, sich hiebei der Mithilfe

Uebernahme des Pachtes des Fahrbetriebes auf den Staats-Bahnen zugewendet werden. Obschon ich die oberste Leitung der Angelegenheit der Staats-Bahnen Ihnen persönlich zu übertragen finde: so steht es Ihnen gleichwohl frey, sich hierbey der Mithilfe und des Rathes der dazu geeigneten von Ihnen zu wählenden Mitglieder der allgemeinen Hofkammer zu bedienen, ohne an eine Gremialform, oder Stimmenzahl gebunden zu seyn.

Auch ermächtige ich Sie, so oft Sie es nothwendig finden, oder die Natur des Geschäftes es wünschenswerth macht, Ihren Berathungen einen Repräsentanten der vereinigten Hofkanzley oder des Hofkriegsrathes beyzuziehen, in welcher Hinsicht Ich, sowohl an Meinen Obersten Kanzler, als an Meinen Hofkriegsraths-Präsidenten die in Abschrift beyliegenden Handschreiben erlasse. Insofern eine besondere Personal-Bestellung unausweichlich erforderlich seyn sollte, berechtige Ich Sie, Mir mit gehöriger Nachweisung des Bedürfnisses dazu die Anträge vorzulegen.

Für die unmittelbare Geschäfts-Besorgung und Vollziehung finde ich eine Ihrer Leitung untergeordnete technisch-administrative General-Direction zu bestellen, welcher Behörde ein Geschäftserfahrener, und besonders in dem besprochenen Fache ausgezeichneter Techniker mit angemessenem Dienstcharakter und entsprechenden Genüssen vorgesetzt werden soll. Ihren Vorschlag für den Directors-Posten haben Sie mit Beschleunigung zu erstatten, und dabey mit Unterordnung aller andern sonst zu beachtenden Rücksichten Ihre Wahl nur auf den geeignetesten Mann zu richten. Nach Bestellung der Organe, sehe ich dann dem ausführlichen Plane entgegen, auf welche Art die von Mir hier vorgezeichneten Grundsätze für die Zustandebringung der Staats-Bahnen zur Vollziehung gebracht werden sollen, wobey alle Elemente der materiellen, pekuniären und persönlichen Leistungen in ihrer Aufeinanderfolge nachzuweisen, die in die nächste Jahres-Periode fallenden Arbeiten mit den Mitteln ihrer Bedeckung genau zu erörtern, und überhaupt das einzuhaltende Geschäfts-Verfahren anzugeben ist.

Durch den Ihnen als Präsidenten Meiner Hofkammer zugedachten Wirkungskreis in Beziehung auf die Staats-Bahnen, wird an demjenigen Einflusse, der Meinen andern Hofstellen in Absicht auf die öffentliche Polizey, die Verpflichtungen der bestehenden Privat-Unternehmungen gegen die öffentliche Verwaltung oder Private, und sonstige gesetzliche Verhältnisse zusteht, Nichts geändert, und werden Sie, wenn solche einschlägige Geschäfte und Fragen vorkommen, sich mit den Hofstellen, die es betrifft, in gehöriges Vernehmen setzen.

Was die schon vorhandenen Privat-Bahnen [das heisst, alle Jene, welche nicht als Staats-Bahnen ausdrücklich erklärt sind, oder erklärt werden] betrifft, oder solche, welche in der Folge von einzelnen Privaten

und des Rathes der von ihm nach ihrer Eignung zu wählenden Mitglieder der allgemeinen Hofkammer zu bedienen.

Ausserdem wurde der Hofkammerpräsident ermächtigt, so oft die Natur einer einzelnen Agende es nothwendig oder wünschenswerth erscheinen liess, der Berathung einen von dem obersten Kanzler und dem Präsidenten des Hofkriegsrathes ein für allemal namhaft zu machenden Repräsentanten der vereinigten Hofkanzlei und des Hofkriegsrathes beizuziehen.

Für die unmittelbare Geschäftsbesorgung und Vollziehung wurde die Errichtung einer dem Hofkammerpräsidenten unmittelbar untergeordneten technisch-administrativen Behörde, der »Generaldirection für die Staatseisenbahnen« verfügt.

Massnahmen zur Vollziehung des kaiserlichen Handschreibens; Errichtung der Generaldirection der Staatseisenbahnen und deren innere Dienstesorganisation. Sofort nach Herablangen des kaiserlichen Handschreibens schritt Kübeck mit der ihm eigenen Energie zur allseitigen Ausführung der kaiserlichen Anordnungen.

Zuvörderst übertrug er die Bearbeitung aller Geschäftsstücke in Eisenbahnangelegenheiten bei der allgemeinen Hofkammer selbst dem ebenso durch sein gediegenes Concept, wie durch seine seltene Arbeitskraft ausgezeichneten, bisherigen Referenten über das Zollwesen bei derselben, Hofrath Alois Edlen von Kremer, unter seiner gleichzeitigen Uebernahme in das Präsidium der Hofkammer.

Die nächsten Schritte betrafen die Constituirung der für die unmittelbare Besorgung der Geschäfte der Staatseisenbahnen zu errichtenden technisch-administrativen Generaldirection.

Von der richtigen Auffassung ausgehend, dass bei der zu errichtenden Generaldirection eine dem Geiste der für sie zu treffenden organisatorischen Bestimmungen entsprechende Geschäfts-

oder Privat-Gesellschaften errichtet werden wollen: so bleiben in dieser Hinsicht alle Behörden in ihrer dermahligen Wirksamkeit, und ist bey den diessfälligen Verhandlungen nach Vorschrift der unterm 18. Juni 1838 erlassenen Directiven, und der übrigen nachgefolgten oder noch nachfolgenden Normen vorzugehen Da die in dieser Richtung vorkommenden Projecte jedesmahl auch an Sie geleitet werden müssen: so haben Sie bey Prüfung derselben die Wirkungen sorgfältig in Erwägung zu ziehen, welche solche Unternehmungen auf die Aufbringung der Capitalien, den öffentlichen Credit, den Verkehr, und insbesondere auf die Vollendung, und den Betrieb der Staats-Bahnen äussern dürften, und hiernach Ihre Rathschläge einzurichten.

Wien den 19. December 1841.

Ferdinand m. p.

Das in Ergänzung hiezu unter demselben Datum an den obersten Kanzler erlassene Kaiserliche Handschreiben lautete:

Lieber Graf Mittrowsky! Mit Rücksicht auf den gegenwärtigen Stand der Dinge und mit Beziehung auf mein an Sie unterm 25. November 1837 erlassenes Handschreiben habe ich den Beschluss gefasst, die Eisenbahnen nach zwey Classen abzutheilen, nämlich in Staats-Bahnen und Privat-Bahnen.

Was Ich in Absicht auf die Erbauung von Staats-Bahnen und wegen Bezeichnung als solcher bestimmt habe, ersehen Sie aus der beyliegenden Abschrift eines an Meinen Hofkammer-Präsidenten erlassenen Handschreibens.

In Betreff der Privat-Eisenbahnen bleiben aber noch ferners die diesfalls ertheilten Normen, inbesondere die unterm 18. Juny 1838 erlassenen Directiven in Anwendung; nur in Ansehung jener Unternehmungen, deren Eisenbahn-Linie in die für die Staats-Bahnen bezeichnete Richtung fällt, haben die diesfalls von Mir ausgesprochenen Grundsätze in Wirksamkeit zu treten. Da Ich die auf die Staats-Bahnen sich beziehenden Angelegenheiten dem Präsidenten Meiner allgem. Hofkammer zur Besorgung übertragen und ihn ermächtiget habe, in wichtigen und zweifelhaften Fällen sich mit einem Repräsentanten der Ihrer Leitung unterstehenden Hofkanzley zu berathen, so haben Sie wegen Bezeichnung und Abordnung dieses Mitgliedes mit dem genannten Präsidenten das nähere Einverständniss zu treffen.

Bey dem Einflusse, welchen die Staats-Eisenbahnen auf den allgemeinen innern Wohlstand nehmen können, hege Ich das Vertrauen, dass Sie und nach Ihrer Anweisung die Ihrer Leitung unterstehenden Behörden die Ausführung Meiner Absichten dadurch erleichtern und sichern werden, dass Sie Meinem Hofkammer-Präsidenten und den ihm untergeordneten Verwaltungsbehörden jede mögliche zweckmässige Unterstützung gewähren werden.

führung nur dadurch sichergestellt werden könne, dass diese Geschäftsführung in die Hände eben jenes Mannes gelegt werde, der die Organisation selbst durchdacht und ausgearbeitet hat, war Kübeck's erste Sorge dahin gerichtet, für die Stelle des Vorstehers der neuen Behörde die geeignete Persönlichkeit zu finden, und seine Ernennung der Organisation der Generaldirection vorangehen zu lassen, damit derselbe für letztere selbst den Vorschlag entwerfe und vorlege.

Vermöge ihrer hervorragenden, fachlichen Eignung kamen für diesen wichtigen leitenden Posten hauptsächlich drei Männer in näheren Betracht. Es waren dies der Generalinspector der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Alois Negrelli [Siehe Abb. 183 im Band I., 1. Theil, Seite 187], der Erbauer der Budweis-Linz-Gmundener Bahn und Bauführer der Wien-Gloggnitzer Bahn, Mathias Schönerer und der Hofbaurath, Hermenegild Francesconi der bereits seit längerem als Referent in allen Eisenbahnangelegenheiten beim Hofbaurathe fungirte und sich auch, wie schon erwähnt, beim Bau der Kaiser Ferdinands - Nordbahn besondere Verdienste erworben hatte.

Kübeck's Wahl fiel auf den letzteren; mit kaiserlicher Entschliessung vom 3. Januar 1842 wurde derselbe zum Vorsteher der Generaldirection für die Staatseisenbahnen mit dem Titel und Charakter eines Hofrathes ernannt.

Auf Grund der von Francesconi unterbreiteten Vorschläge schritt nun Kübeck weiter zur Feststellung des Organismus der neuen Generaldirection. Seine diesfälligen Anträge erhielten bereits am 23. Februar 1842 die kaiserliche Genehmigung.

Danach hatte die Generaldirection nebst dem Director und einem Adjuncten, welcher als der Stellvertreter und als Gehilfe des ersteren zu betrachten war, aus vier Abtheilungen, nämlich einer technischen, einer administrativen, einem Rechnungsdepartement und der Abtheilung für die Kanzleimanipulation zu bestehen. Eigene Grundeinlösungscommissäre wurden der Generaldirection nicht zugewiesen, da für diese Geschäfte theils die politischen, theils die Gefällsbehörden, insbesondere aber die Domänenbeamten verwendet werden sollten.

Für die Rechnungscontrole [Censur] in Angelegenheiten der Staatseisenbahnen

Durch die Zuweisung der Angelegenheiten, welche den Bau und Betrieb der als Staats-Bahnen erklärten Eisenbahnen betreffen, an Meinen Hofkammer-Präsidenten, ist an den Verhältnissen der bestehenden Eisenbahn-Unternehmungen, welche sich auf ihre Privilegien oder Concessionen gründen, nichts geändert; nur ist in dem vorkommenden Falle, als eine solche Bahn-Unternehmung eine Modification ihrer Concession, namentlich in Betreff der Richtung und Vollenduug der Bahn ansuchen sollte, die diessfällige Verhandlung im Einvernehmen mit Meinem Hofkammer-Präsidenten zu pflegen.

In Ansehung der Privat - Eisenbahnen gelten noch ferners die hiefür erlassenen Normen, insbesondere die unterm 18. Juny 1838 ertheilten Vorschriften, wornach sich bey vorkommenden Projekten zu Eisenbahnen, die ausser der Richtung der Staats-Bahnen liegen, und zu solchen, die sich in letztere einmünden sollen, zu benehmen seyn wird; nur ist hierbey jedenfalls, wie Ich es schon mit Meinem Handschreiben vom 16. Juny 1841 angeordnet habe, mit Meinem Hofkammer-Präsidenten, wegen des Einflusses der neuen Unternehmung auf den Geldumlauf und Verkehr Rücksprache zu nehmen.

Wien den 19. Dezember 1841.

Ferdinand m. p.

Das an den Präsidenten des Hofkriegsrathes erlassene Handschreiben hatte folgenden Wortlaut:

Lieber Graf Hardegg! Ich habe beschlossen, jene Eisenbahnen, welche nach ihrer Richtung für die öffentlichen Interessen die wichtigsten Verbindungs-Linien bilden, als Staats-Bahnen zu erklären und nach Umständen deren Erbauung auf Kosten des Aerars zu übernehmen.

In welcher Art Ich die Ausführung dieses Meines Beschlusses dem Präsidenten Meiner allg. Hofkammer übertragen habe, ersehen Sie aus beyliegender Abschrift.

Ich versehe mich von Ihrer Theilnahme an allen, das allgemeine Wohl betreffenden Verwaltungs - Angelegenheiten, dass Sie so wie die Ihnen unterstehenden Aemter und Militär-Körper bey sich darbiethender Gelegenheit die Ausführung Meiner Absichten zweckmässig unterstützen und befördern werden, und haben Sie insbesondere mit Meinem Hofkammer-Präsidenten das Einverständniss zu treffen, welches Mitglied der Ihrer Leitung unterstehenden Hofstelle zu vorkommenden Berathungen in Angelegenheiten der Staats-Eisenbahnen beyzuziehen sey.

Wien, den 19. Dezember 1841.

Ferdinand m. p.

wurde eine der Hofbuchhaltungen, und zwar die Cameralhauptbuchhaltung bestimmt. Die Zahlungen für die Auslagen der Generaldirection, waren entweder über Bericht derselben vom Hofkammerpräsidenten bei dem Universalcameralzahlamte anzuweisen, oder von der Generaldirection, bei Zahlungsbewilligungen im eigenen Wirkungsbereiche, bei einer Provinzialcameralcasse im Wege der betreffenden Landesstelle zu veranlassen.

Ueber das Geschäftsverfahren und den Wirkungskreis der Generaldirection wurden mit derselben kaiserlichen Entschliessung besondere Grundsätze genehmigt, welche mit dem an sämmtliche Länderstellen und Cameralgefällverwaltungen gerichteten Hofkammerdecrete vom 13. März 1842 zur allgemeinen Verlautbarung gelangten.

In diesen Grundsätzen wurde die Generaldirection als eine selbständige, technisch - administrative Behörde bezeichnet, welche zur unmittelbaren Geschäftsbesorgung in allen die Staatseisenbahnen betreffenden Angelegenheiten und zur Vollziehung der in dieser Hinsicht allerhöchst vorgezeichneten Grundsätze eingesetzt sei.

Dieselbe hatte, als dem Präsidenten der allgemeinen Hofkammer unmittelbar untergeordnet, ausschliessend an denselben in allen Angelegenheiten der Staatseisenbahnen die Berichte und Aeusserungen zu erstatten, und nur von ihm in diesen Angelegenheiten Aufträge zu empfangen.

Die Leitung aller die Staatseisenbahnen betreffenden Angelegenheiten und der Geschäfte der Generaldirection war ausschliessend dem Generaldirector als Vorsteher derselben anvertraut. Der Generaldirector trug die unmittelbare Verantwortung für alles, was den Gang der Geschäfte und die Amtshandlungen der Generaldirection betraf; den übrigen Generaldirectionsbeamten und Angestellten wurde blos eine relative Verantwortlichkeit für den ihnen übertragenen Theil der Dienstleistung auferlegt. In dieser Hinsicht wurde insbesondere der Adjunct der Generaldirection, auf den in Fällen der Abwesenheit oder Verhinderung des Generaldirectors, als dessen Stellvertreter, alle Obliegenheiten desselben übergingen, für die gehörige Besorgung der administrativen Geschäfte, unter der oberen Leitung des Generaldirectors, als verantwortlich erklärt.

Ausdrücklich wurde angeordnet, dass der Generaldirector sich bei administrativen Gegenständen mit dem Adjuncten und bei technischen mit seinen Inspectoren, oder in deren Abwesenheit mit den denselben zunächst stehenden technischen Beamten zu berathen, und wenn sich in solchen Fällen die Meinungen nicht vereinigen lassen sollten, in den Vorlageberichten an den Hofkammerpräsidenten die verschiedenen Meinungen anzuführen habe, während er in Angelegenheiten, deren Entscheidung im Wirkungskreise der Generaldirection lag, nach seinem Ermessen unter eigener Verantwortung vorzugehen berechtigt war.

Nachträglich wurde mit Hofkammerpräsidialdecret vom 18. März 1842 diese Berathungspflicht des Directors einschränkend dahin interpretirt, dass sich dieselbe nur auf wichtige, zweifelhafte oder sonstige Fälle beziehe, in denen der Director eine solche Berathung nothwendig finde, oder der Gegenstand der höheren Entscheidung zu unterziehen sei, und nicht etwa die erforderliche Geheimhaltung des Gegenstandes jede Berathung von selbst verbiete.

Die Aufgabe der Generaldirection für die Staatseisenbahnen wurde im allgemeinen dahin umschrieben, dass dieselbe alle Staatseisenbahnen, deren Errichtung vom Kaiser angeordnet wird, auf die zweckmässigste, dauerhafteste und sicherste Art mit steter Berücksichtigung der möglichsten Wirthschaftlichkeit zu bauen, folglich die dazu nöthigen Projecte mit Verlässlichkeit und Genauigkeit zu verfassen, die Grundeinlösungen vorschriftsmässig zu veranlassen, alle Arbeiten, Werke und Bauten, sie mögen zur Construction der Bahn selbst oder zum Fahrbetriebe erforderlich sein, in der erwähnten Weise auszuführen, oder für den Fall, als sie im Wege der Privatbetriebsamkeit unternommen werden, in dieser Art ausführen zu lassen, bei der Uebernahme der durch Privatunternehmer

hergestellten Arbeiten, Werke und Bauten mit Gewissenhaftigkeit und genau auf der Grundlage der Vertragsbedingungen vorzugehen, und auf den Fahrbetrieb selbst jenen Einfluss zu nehmen habe, der ihr zugewiesen werden wird.

Sie hatte weiters über die Erhaltung der Bahnen im brauchbaren und zum Betriebe vollkommen geeigneten Zustande zu wachen, dann bei denjenigen Vertragsabschlüssen, die ihr nach dem eingeräumten Wirkungskreise zustanden, oder die ihr besonders aufgetragen wurden, stets die sichere Erreichung des durch die Vertragsunternehmung zu erzielenden Zweckes im Auge zu behalten und hiernach die Bedingungen zu regeln, im Falle als Lieferungen im Wege der Regie besorgt werden sollten, für die zweckmässigste Bewerkstelligung derselben, und wenn durch Privatunternehmer gelieferte Artikel übernommen wurden, für die Richtigkeit in Bezug auf die übereingekommene Menge und Güte, sowie deren gehörige Aufbewahrung Sorge zu tragen.

Der Wirkungskreis der Generaldirection wurde eingetheilt:

a) in solche Geschäftsgegenstände, worüber die höhere Genehmigung oder Entscheidung eingeholt werden musste;

b) in solche, worüber sie aus eigenem Ansehen unmittelbar verfügen konnte;

c) in solche, welche sich auf die Aufsicht über die Geschäftsführung der untergeordneten Organe und über den Fahrbetrieb bezogen.

Hiebei war der Wirkungskreis der Generaldirection gegenüber der ihr übergeordneten Hofstelle [Punkt *a* und *b*] in richtiger, den realen Bedürfnissen entsprechender Weise dahin festgestellt, dass ihr alle jene Geschäftsgegenstände zur unmittelbaren Verfügung aus eigenem Ansehen überlassen blieben, welche nicht ausdrücklich der höheren Entscheidung vorbehalten worden waren.*)

Ausserdem war aber der Generaldirector berechtigt, auch solche Verfügungen und Einleitungen, welche die der Generaldirection eingeräumten Befugnisse überschritten, mit dem Vorbehalte der nachträglich einzuholenden, höheren Genehmigung unter eigener Verantwortung zu treffen, soferne ihre Dringlichkeit oder der einleuchtende und namhafte Vortheil, der für das Aerar davon zu erwarten oder der offenbare Nachtheil, der aus dem Aufschube zu besorgen war, solches erheischte.

Als unter den Punkt *c)* fallende Geschäftsgegenstände wurden alle jene Verfügungen und Einleitungen bezeichnet, mittels welcher die Generaldirection in die Lage versetzt werden sollte, sich in der ununterbrochenen Kenntnis und Uebersicht der Amtshandlungen aller einzelnen Individuen und der Fortschritte in der Ausführung der Bahnen durch die ihr hiezu dienlich erscheinenden periodischen Ausweise, Rapporte und Berichte zu erhalten, — sich durch Inspicirungen der Bahnstrecken die Ueberzeugung zu verschaffen, ob genau nach den ertheilten Weisungen vorgegangen und allen Anforderungen in Bezug auf die Zweckmässigkeit, Dauerhaftigkeit und Sicherheit der Werke und Bauten entsprochen wurde — nöthigenfalls durch Belehrung, Aufmunterung oder in einer anderen geeigneten Art auf die Förderung des Dienstes einzuwirken — mit allem Nachdrucke auf die Erfüllung der jedem Beamten und Angestellten obliegenden Verbindlichkeiten zu dringen — und wahrgenommene Nachlässigkeit im Dienste oder Verletzung der Amtspflicht strenge zu ahnden, oder wenn die Ahndung des Vergehens ihren Wirkungskreis überstieg, den Schuldigen ungesäumt dem Präsidenten der allgemeinen Hofkammer anzuzeigen.

Die Bestimmungen über die Beaufsichtigung des Fahrbetriebes durch die

*) Zu den Gegenständen, welche der Genehmigung oder Entscheidung des Hofkammerpräsidiums vorbehalten waren, gehörten im einzelnen: Die Genehmigung der Projecte über die Erbauung der Staatseisenbahnen und über die Art der Ausführung derselben sowie die Bewilligung zur Ausführung aller zur Construction der Bahnen oder für den künftigen Fahrbetrieb erforderlichen Arbeiten, Werke und Bauten, insoferne es sich nicht um einzelne Objecte handelte, deren Kostenpreis jenen Betrag nicht überstieg, über welchen die Generaldirection selbst zu entscheiden berechtigt war. — Die Abweichung von der in dem Plane festgesetzten Trace, oder in wesentlichen

Generaldirection und über den derselben in dieser Hinsicht einzuräumenden Einfluss wurden einer besonderen Vorschrift vorbehalten.

Was die Bestellung des für den Dienst der Generaldirection erforderlichen Personals betraf, so wurden mit Rücksicht auf den nach den verschiedenen Bauperioden fluctuirenden Personalbedarf nur ein Theil der Beamten, nämlich diejenigen, deren Aufnahme schon im ersten Anbeginn als nothwendig erschien, und deren Beibehaltung sich auch für eine fernere Zukunft als höchstwahrscheinlich darstellte, theils sofort definitiv, theils provisorisch mit der Anwartschaft auf ihre definitive Einsetzung bestellt — das letztere dann, wenn die Wahl auf Personen fiel, über deren volle Eignung für den neuen Dienst nicht vollständige Sicherheit vorwaltete. Alle übrigen benöthigten Arbeitskräfte wurden nur zeitlich gegen eine »Bestallung« aufgenommen, damit ihre Zahl jederzeit nach dem Masse, als ihre Arbeitsleistung wieder entbehrlich wurde, vermindert werden konnte.

Mit dem Hofkammerdecrete vom 13. März 1842 wurde aber zugleich ausdrücklich erklärt, dass denjenigen nur provisorisch oder blos zeitlich gegen Bestallung oder gegen Taggelder aufgenommenen Beamten, welche bereits in landesfürstlichen Diensten standen, bei ihrem Uebertritte zur Generaldirection der Rücktritt in die früher bekleidete Stelle, nebst der allfälligen Vorrückung in höhere Dienststellen bei ihrer früheren Branche, vorbehalten werde, und dass dieselben, sobald man ihrer Dienste bei der Generaldirection nicht mehr bedürfe, und sie nicht in der Zwischenzeit eine definitive Anstellung bei der letzteren erlangten, in diese Stellen zurückversetzt werden dürfen.

Ausser der Ernennung des Generaldirectors war auch diejenige seines Adjuncten dem Kaiser vorbehalten. Als solcher wurde mit kaiserlicher Entschliessung vom 12. März 1842 der Hofsecretär bei der allgemeinen Hofkammer und Director der Nordbahngesellschaft, Franz Zellner, unter gleichzeitiger Verleihung des Titels und Charakters eines Regierungsrathes ernannt.

Punkten von der bei Genehmigung des Baupräliminares bestimmten Art der Ausführung oder von der Summe des Kostenanschlages — die Aufhebung oder Abänderung solcher Bestimmungen und Normen, welche nicht von der Generaldirection selbst nach ihrem Wirkungskreise ausgegangen waren.

Die Generaldirection hatte Bericht zu erstatten, in allen Gnadensachen — ferners wenn ausserordentliche Fälle eingetreten waren, wodurch das Staatseigenthum einen beträchtlichen Schaden erlitten hatte — über Auslagen, die entweder nicht systemmässig waren, oder wofür in dem genehmigten Voranschlage keine Vorsehung getroffen war, wenn sie die Summe von 200 fl. überstiegen — über den Ankauf von wie immer gearteten Erfordernissen [für die nicht Pauschalien bemessen waren] — dann über Herstellungen von Arbeiten, Werken oder Bauten ausser dem Wege der öffentlichen Versteigerung oder der Concurrenz mittels der schriftlicher Anbote — und über Geldanweisungen, zu welchen sich die Generaldirection, ohne hiezu durch die Genehmigung der betreffenden Rubrik im Voranschlage oder durch eine besondere höhere Weisung befugt zu sein, wegen erwiesener Dringlichkeit und auf dem Verschube haftender Gefahr unter eigener Verantwortung bestimmt gefunden hatte.

Der höheren Genehmigung waren zu unterziehen: die Grundeinlösungen und die Einlösungen der auf den Gründen haftenden Rechte, worüber zwar die vorläufigen Uebereinkünfte mit Intervenirung der Provinzialkammerprocuratur verabredet werden sollten, die Resultate aber in besonders zu bestimmenden Ausweisen und Perioden vorzulegen waren — andere Ankäufe, dann im allgemeinen Verkäufe von Realitäten und Rechten, dann Käufe und Verkäufe von Erfordernissen, wenn der Preis der ersteren den Betrag von 1000 fl. und der Erfordernisse jenen von 2000 fl. überstieg, oder die Kammerprocuratur Bedenken erhob, selbst, wenn für die Auslage im Voranschlage vorgesehen war, oder der Kauf- oder Veräusserungsact im vorgeschriebenen Wege der Concurrenz geschehen sollte — Pacht- und Miethverträge, wenn der Pachtschilling oder Miethzins 500 fl. überstieg, wenn die Verpachtung oder Vermiethung ausser dem Wege der öffentlichen Versteigerung stattfand, wenn der Vertrag auf länger als auf neun Jahre abgeschlossen werden sollte, oder die Kammerprocuratur Bedenken erhob — die Lieferung von Arbeiten, die für sich vorzunehmen waren, z B. der Erdarbeiten u. s. w., dann die Aufführung von Werken und Gebäuden, es mochte sich um ganz neue oder um die Wiederherstellung von bereits bestandenen, durch Feuer oder einen anderen Unglücksfall gänzlich zugrunde gegangenen Werken und Gebäuden, oder um Reparaturen derselben handeln, wenn der Gesammtbetrag der Kosten für die Arbeiten, oder die Werke, oder die Gebäude 3000 fl. überstieg, selbst

Für die technischen Bauagenden unterstanden dem Generaldirector zunächst zwei Inspectoren, einer für den Bau der nördlichen Linie nach Prag und Dresden, der andere für denjenigen der südlichen Linie nach Triest.

Auf dem ersteren dieser Inspectorposten wurde der von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn beurlaubte Generalinspector derselben, Alois Negrelli, verwendet; auf den zweiten wurde mit Decret vom 23. Juli 1842 der Tiroler Baudirectionsadjunct Karl Ghega, nach seiner Rückkehr von einer ihm aufgetragenen Studienreise nach Amerika, berufen.

Für den executiven Baudienst wurden in Unterordnung unter die genannten Inspectoren acht Oberingenieurabtheilungen, und zwar vier für die nördliche und vier für die südliche Linie gebildet. Jeder dieser Abtheilungen, deren Anzahl und Geschäftszuweisung übrigens einem häufigeren Wechsel unterlag, waren Baustrecken in der Länge bis zu 20 deutschen Meilen [150 *km*] zugewiesen.

Die Oberingenieurabtheilungen theilten sich für die eigentliche Bauführung in Bausectionen, welche unter der Leitung von Abtheilungsingenieuren standen, und in der Regel eine Länge von drei bis vier deutsche Meilen [23 bis 30 *km*] umfassen sollten.

Unter den Ingenieuren endlich standen die Assistenten, denen höchstens 1 bis 1 1/2 deutsche Meilen [7 1/2 bis 11 *km*] lange Baustrecken zur Beaufsichtigung zugewiesen wurden.

Sowohl die Oberingenieure, wie die Abtheilungsingenieure und die Assistenten waren mit kurzen, bündig abgefassten Dienstinstructionen versehen, welche ihre wesentlichen Dienstobliegenheiten enthielten.

Besondere Oberingenieurabtheilungen mit Zuweisung noch längerer Strecken waren für die Projectirung und Ausführung der Hochbauten aufgestellt.

Sobald die Bauzeit heranrückte, wurden jedesmal die Ingenieure und die Assistenten in der erforderlichen Anzahl zur Beaufsichtigung und Leitung der Bauführungen ausgesendet. Nachdem die günstige Bauzeit ihr Ende erreicht hatte, wurden die Sectionen im Personalstande

wenn für die Auslage im Voranschlage vorgesehen war, oder die Lieferung oder Ausführung im Wege der Concurrenz stattfinden sollte.

Zu den Gegenständen, worüber Bericht zu erstatten war, gehörten ferner: alle Vergleiche über Rechtsstreite, die aus den mit Privatunternehmern abgeschlossenen Verträgen oder anderen Rechtsgeschäften der Generaldirection entsprangen — die Abschreibung von Verlusten, wenn es erwiesen war, dass das Staatseigenthum, welches der Verlust traf, durch einen unvermeidlichen Zufall, mithin ohne Jemandens Verschulden zugrunde ging, insoferne der abzuschreibende Betrag 200 fl. überstieg — die Nachsicht und Abschreibung der aus der Amtshandlung der Buchhaltung entspringenden, die Beamten und Untergeordneten der Generaldirection betreffenden Rechnungsmängel, wenn die Buchhaltung die von dem Rechnungsleger abgegebenen Erläuterungen für rücksichtswürdig und grundhältig erklärte und der Betrag 200 fl. überschritt.

Der höheren Entscheidung waren weiter zu unterziehen: jede stabile oder zeitliche Vermehrung der Beamten und mit Diensteid Angestellten, oder die Erhöhung des Gehaltes und ihrer Genüsse über den systemisirten Besoldungsstand — Besetzungsvorschläge zu dem Dienstplatze des Adjuncten der Generaldirection und zu allen Anstellungen, mit welchen ein Gehalt oder eine Bestallung von 600 fl. oder von mehr als 600 fl. verbunden war — der Diensttausch der eben bezeichneten Beamten, deren Ernennung ausser dem Wirkungskreise der Generaldirection lag — die Annahme der Dienstesentsagung von den Beamten der oben erwähnten Kategorien — die Bewilligung eines Urlaubes, wenn die Dauer desselben sechs Wochen überschritt oder wenn der Beamte in das Ausland zu reisen beabsichtigte (der Vorsteher und der Adjunct der Generaldirection durften nur mit Bewilligung des Präsidenten der allgemeinen Hofkammer einen Urlaub antreten; der Generaldirector war verpflichtet, wenn er sich von seinem Posten auf länger als acht Tage in Geschäften entfernte, dem Präsidenten der allgemeinen Hofkammer die vorläufige Anzeige zu machen) — die Entlassung und Degradirung von Beamten und Angestellten, welche den Diensteid abgelegt hatten, insoferne sie nicht zur Dienerschaft gehörten — die, wenn auch nur zeitliche Wiederanstellung eines Individuums, welches notorisch wegen eines Verbrechens oder einer schweren Polizeiübertretung abgeurtheilt, oder wegen eines Dienstvergehens entlassen worden war — ebenso die definitive oder zeitliche Anstellung eines Individuums, welches in Privatdiensten stand oder im Privatstande lebte, und wegen eines Verbrechens oder einer schweren Polizeiübertretung abgeurtheilt, oder blos aus Mangel an rechtlichen Beweisen

verringert und die einberufenen Beamten zur Ausarbeitung der Projecte u. s. w. für die weiteren Baustrecken verwendet.

Zur Besorgung der Grundeinlösungsgeschäfte wurde in südlicher Richtung, wo die Stände Steiermarks die Kosten der Grundeinlösung auf sich genommen hatten, eine Commission niedergesetzt, welche von einem ständischen Verordneten geleitet wurde. In nördlicher Richtung wurde eine landesfürstliche Commission aufgestellt, die aus einem Rechtsverständigen und einem Oeconomiebeamten bestand.

Man rühmte dieser ersten Dienstesorganisation des Staatseisenbahnbaues in Oesterreich eine grosse Einfachheit nach, welcher hauptsächlich das so rasche Gelingen des ganzen Werkes zu danken gewesen sei.

Diese Einfachheit war jedenfalls wesentlich auf den Geist zurückzuführen, in dem die Organisation von Francesconi gehandhabt wurde. Derselbe war fortgesetzt bestrebt, zu dem Ende die möglichste Vereinfachung des Geschäftsverfahrens bei der Generaldirection einzuführen und festzuhalten, um jederzeit in der Lage zu sein, das ganze Geschäft durchschauen, überwachen und controliren zu können, und die Evidenz desselben so zu handhaben, dass er in jedem Augenblicke genaue Rechenschaft geben konnte. Dabei sollte das Personal stets so verwendet werden, dass jedem einzelnen Beamten die Möglichkeit geboten sei, sich in dem ihm bestimmten Wirkungskreise ungehindert zu bewegen, und sich in demselben auch auszuzeichnen.

Nicht zum mindesten war aber jene Einfachheit des Geschäftsverfahrens auch dadurch bedingt, dass Francesconi durch die Anstellungsverhältnisse der damaligen Zeit, welche ihn in der Wahl tüchtiger Individuen beschränkten, gezwungen war, die verhältnismässig wenigen technischen Kräfte, die ihm zu Gebote standen, wirklich bestens auszunützen; er musste daher trachten, dieselben, und zwar auch die höheren technischen Beamten, von jeder überflüssigen Bureauarbeit frei zu halten, und sie zur unmittelbaren thätigen Einflussnahme bei der Ausarbeitung der Projecte und der wirklichen Bauausfüh-

losgesprochen wurde — die definitive Anstellung von Individuen, welche das vierzigste Lebensjahr vollendet hatten und aus dem Privatstande aufgenommen werden sollten — die verfügten Suspensionen von Beamten und Angestellten, deren Ernennung der Generaldirection nicht zustand, worüber unter Anführung der Beweggründe die Anzeige zu erstatten war.

Zur höheren Genehmigung waren noch vorzulegen: die Bewilligung von Besoldungsvorschüssen für Beamte, deren Gehalt 800 fl. überschritt, oder insoferne mehr als zwanzigmonatliche Fristen eingeräumt werden sollten, oder der etwa vorher empfangene Besoldungsvorschuss noch nicht ganz berichtigt war — die gänzliche oder theilweise Nachsicht eines Besoldungsvorschusses ausser in Todesfällen, wenn die Uneinbringlichkeit gesetzlich nachgewiesen war — Aushilfen für Beamte, Angestellte und Diener, welche durch langwierige Krankheiten oder andere Unglücksfälle zu ausserordentlichen, gegen ihr Einkommen unverhältnismässig grossen Auslagen genöthigt wurden, eine Unterstützung daher dringend bedurften, und sich derselben auch durch tadelloses Benehmen und Dienstfleiss würdig gemacht hatten, insofern der Betrag der Aushilfe für Beamte und Angestellte der Beamtenkategorien 100 fl. und für die Diener 50 fl. überstieg, oder der dazu im Jahresvoranschlage bestimmte Betrag erschöpft war — alle Geldbelohnungen, welche die Generaldirection in Antrag bringen zu sollen glaubte, wobei sie sich die darüber bestehenden a. h. Vorschriften gegenwärtig zu halten hatte — die Bewilligung von Reise-, Zahlungs und Uebersiedlungskosten, dann von anderen Gebühren, insofern von den hierüber bestandenen Normalvorschriften Abweichungen stattzufinden hatten.

Berichte waren auch zu erstatten, über zu bewilligende Gnadengaben aller Art — über die Bewilligung von Pensionen, Provisionen, Erziehungsbeiträgen und Sterbequartalen, insoferne es sich um Abweichungen von den streng normalmässigen Bezügen und den hierüber bestandenen Vorschriften, oder um solche Beamte und deren Witwen und Waisen handelte, deren Ernennung der Generaldirection nicht zustand, oder insofern die Versetzung in den Ruhestand aus einem anderen Grunde, als wegen legal nachgewiesener, durch körperliche Gebrechen herbeigeführter Unfähigkeit zur Fortsetzung der Dienstleistung zu verfügen war — über das Befugnis, solche Beträge ausser den Grenzen der österreichischen Monarchie zu geniessen.

Die normalmässigen Bezüge für diejenigen Beamten oder deren Angehörige und jene Diener, deren Ernennung im Wirkungskreise der Generaldirection lag, war dieselbe mit Beobachtung der bestehenden Vorschriften zu bewilligen und im gehörigen Wege anzuweisen befugt.

rung, insbesondere zur thätigen Verwendung »auf dem Felde«, wie er sich auszudrücken pflegte, und zur steten Begehung des Terrains zu verhalten.

So kam es, dass, bei den fortwährenden Bereisungen der Strecken durch die leitenden Oberingenieure, dann durch die denselben übergeordneten Inspectoren und durch den Generaldirector selbst, die meisten Fragen mündlich berathen und entschieden wurden, und die actenmässige Correspondenz auf das nothwendigste beschränkt blieb, dergestalt, dass persönliche Controle und persönliches Vertrauen die Grundpfeiler der ganzen Geschäftsführung bildeten.

Besondere Organisation des Dienstes im lombardisch-venezianischen Königreiche. Die Nothwendigkeit besonderer dienstesorganisatorischer Vorkehrungen ergab sich für den Hofkammerpräsidenten und für die Generaldirection der Staatseisenbahnen infolge der eigenthümlichen Verhältnisse der lombardisch-venezianischen Kaiser Ferdinands-Eisenbahngesellschaft.

Bereits in der allgemeinen Geschichte der österreichischen Eisenbahnen im ersten Bande dieses Werkes [Seite 212 und ff.] wurde jener inneren Schwierigkeiten und Misshelligkeiten Erwähnung gethan, die sich im Schosse der genannten Gesellschaft der Ausführung ihres Bahnunternehmens entgegenstellten und dasselbe beinahe zum Scheitern brachten, sowie jener Concessionen, welche die Regierung nach längeren Verhandlungen über kaiserliche Ermächtigung vom 22. December 1842 dieser Bahngesellschaft zur Beseitigung jener Hindernisse und zur möglichsten Förderung ihres Gesellschaftszweckes zu machen sich bereit erklärte.

Unter den Bedingungen, an welche die Regierung diese Concessionen knüpfte, befand sich auch die, dass der Direction, beziehungsweise den beiden Sectionen derselben landesfürstliche, administrative und technische Organe, die nach übereinstimmenden Instructionen vorzugehen hatten, zugewiesen wurden, und dass sich die Gesellschaft im Falle einer Meinungsverschiedenheit zwischen den

Dem Präsidenten der allgemeinen Hofkammer waren periodisch vorzulegen: monatlich das Generaldirections-Vorstandsprotokoll — vierzehntägig die Referatsbögen der Generaldirection, — monatlich, und zwar bis 20. eines jeden Monates der Voranschlag für das Gelderfordernis des nächsten Monates — vierteljährig und zwar bis 20. des dritten Monats in dem betreffenden Quartale, die Nachweisung der in den nächsten drei Monaten vorzunehmenden Arbeiten und Bauten — vierteljährig am Schlusse des Vierteljahres und längstens bis 10. des darauffolgenden Monates die Anzeige über die in dem abgelaufenen Vierteljahre unternommenen Bauten und Arbeiten auf allen Bahnstrecken und die in diesem Vierteljahre verausgabteGeldsumme — vierteljährig dieUebersicht über die von der Generaldirection vorgenommenen Dienstesanstellungen — jährlich, und zwar längstens bis Ende Juli eines jeden Verwaltungsjahres der Bauplan für das nächste Jahr unter Nachweisung der dazu erforderlichen Geldmittel — jährlich und zwar nach Ablauf eines Monates nach dem Schlusse des Verwaltungsjahres, das Verzeichnis der unerledigten Geschäftsstücke und der noch rückständigen Berichte — jährlich, und zwar nach Ablauf zweier Monate nach dem Schlusse des Verwaltungsjahres, der Gebarungsausweis und Rechnungsabschluss für das verflossene Jahr.

Ausser diesen Nachweisen hatte die Generaldirection alle infolge besonderer Vorschriften zu liefernden periodischen Ausweise dem Präsidenten der allgemeinen Hofkammer vorzulegen, und über alle Gegenstände Bericht zu erstatten, worüber ein solcher gefordert wurde, oder deren Genehmigung oder Bestätigung der höheren Entscheidung vorbehalten war.

Wenn es sich um die Entlassung oder die Degradirung definitiv oder zeitlich angestellter Beamten aus Strafe handelte, hatte die Direction jedesmal ihre Anträge mit umständlicher Begründung dem Hofkammerpräsidenten vorzulegen. Das zu der Classe der Diurnisten, Aufseher und Diener gehörige Personal konnte von dem Director, nach vorläufig aufgenommenem Protokolle über die Veranlassung, entlassen werden.

Zu den Befugnissen der Generaldirection gehörte es, die für den Dienst erforderlichen Diurnisten aufzunehmen; sie war bei der Aufnahme derselben an die hierüber im allgemeinen bestandenen Vorschriften mit der Ausnahme gebunden, dass auch Kanzleipraktikanten landesfürstlicher Behörden und Individuen aus dem Militärstande, ohne dass ihre Dienstzeit als unterbrochen angesehen wurde, und mit Vorbehalt ihrer Stellung, ihrer Rechte und ihres Rücktrittes, mit Diurnen während der Dienstleistung bei der Direction betheilt werden durften.

Directionssectionen einerseits und den administrativen und technischen Commissären andererseits dem Ausspruche des Hofkammerpräsidiums zu unterwerfen habe.

Diese landesfürstlichen Commissäre hatten bei dem Unternehmen die Generaldirection für die Staatseisenbahnen zu vertreten und waren der letzteren untergeordnet.

Speciell der technische landesfürstliche Oberbeamte hatte die Aufgabe, darauf zu sehen, dass die Bahn zweckmässig, öconomisch, nach den bewilligten Plänen und in den zu bestimmenden Zeitabschnitten ausgeführt werde, sowie auch, dass die Bahn vor ihrer Eröffnung mit den dazu nöthigen Betriebsmitteln versehen sei, und nach der Eröffnung mit Ordnung, Zweckmässigkeit und Sicherheit betrieben werde.

Der technische landesfürstliche Commissär wurde, soweit nöthig, als dem administrativen [politischen] landesfürstlichen Commissär untergeordnet betrachtet; er hatte aber in technischen Angelegenheiten seine Ansichten gegenüber der Generaldirection selbständig zu vertreten und daher mit letzterer unmittelbar zu correspondiren; auch wurde demselben das zur Erfüllung seiner Aufgabe nöthige technische Hilfspersonal [technische Assistenten] beigegeben.

Als später nach neuerlichen Verhandlungen die Staatsverwaltung auf Grund der kaiserlichen Entschliessung vom 18. Januar 1846 die Fortsetzung des Baues der lombardisch-venezianischen Kaiser Ferdinands-Eisenbahn bis zur Vollendung derselben, dann die Beischaffung des gesammten Betriebsmateriales und die Organisation des Betriebes auf Kosten der Gesellschaft übernahm, wurde ein eigenes landesfürstliches, technisch-administratives Inspectorat [Eisenbahninspectorat] für die Bauausführung, Betriebsorganisirung und Betriebsüberwachung der lombardisch-venezianischen Eisenbahn mit dem Amtssitze in Verona errichtet, welches der Generaldirection für die Staatseisenbahnen und im höheren Zuge dem Hofkammerpräsidium unterstellt war.

Mit dem Beginne der Amtswirksamkeit dieses Inspectorates hatten die beiden bisherigen Sectionen der Gesellschaftsdirection die ihrige einzustellen und gingen deren Befugnisse theils auf das erwähnte Inspectorat, theils auf einen neugebildeten fünfgliedrigen Gesellschaftsausschuss, der seinen Sitz in Venedig hatte, über.

Voreinleitungen für die Betriebsführung auf der nördlichen und südlichen Staatseisenbahn; Beschlussfassung über die Frage der Verpachtung des Fahrbetriebes. Der Bau der nördlichen Staatsbahnstrecke von dem Anschlusspunkte an die Kaiser Ferdinands - Nordbahn in Olmütz bis Prag und der südlichen von Mürzzuschlag bis Graz, welche beide Linien, als die für die Staatsinteressen wichtigsten, zunächst allein in Angriff genommen worden waren, wurde von der Generaldirection so rasch gefördert, dass bereits im Laufe des Jahres 1843 die Voreinleitungen für die Organisirung auch des Fahrbetriebes auf diesen Linien für den Zeitpunkt ihrer Fertigstellung getroffen werden mussten.

Zu diesem Zwecke war zunächst bei der Generaldirection, wie schon von Anbeginn an in Aussicht genommen, ein drittes Inspectorat errichtet worden, dem speciell die Vorsorgen für die Einrichtung des Fahrbetriebes auf den zur Eröffnung kommenden Strecken und die spätere Ueberwachung dieses Betriebes übertragen wurden.

Zur Leitung dieses Inspectorates wurde der Betriebscommissär der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Adalbert Schmid [Siehe Abb. 184 im Band I, 1. Theil, Seite 189], als Inspector berufen.

Baron Kübeck wies hierauf den Generaldirector, Hofrath Francesconi an, ungeachtet in dem kaiserlichen Handschreiben vom 19. December 1841 eigentlich schon ausgesprochen war, dass der Fahrbetrieb auf den Staatsbahnen mittels besonderer zeitlicher Verträge an Privatunternehmer zu überlassen sei, doch nochmals bei der Generaldirection die entscheidende Frage in reifliches Studium zu nehmen, ob der Bahnbetrieb auf den Staatsbahnen in der erwähnten Art der Privatindustrie zu überlassen oder aber richtiger und zweck-

mässiger im Wege der eigenen Regie des Staates zu besorgen wäre.

Die Meinungen waren in dieser Richtung bei der Generaldirection getheilt.

Während sich Regierungsrath Zellner und Inspector Schmid für den Regiebetrieb des Staates erklärten, sprachen sich die beiden anderen Inspectoren Negrelli und Ghega, deren Meinung sich sodann auch Francesconi selbst anschloss, für die Festhaltung an der bereits in Aussicht genommenen Verpachtung des Fahrbetriebes aus.

Die ersteren beiden stützten ihre Meinung wesentlich auf die enorme Schwierigkeit, ja fast Unmöglichkeit, bei der Natur des Bahnbetriebes überhaupt und insbesondere bei der Neuheit der Verhältnisse, auch nur annäherungsweise richtige Berechnungen aufzustellen, auf Grund deren solche Bestimmungen für die Verpachtung und speciell für die dem Pächter zu gewährende Vergütung festgestellt werden könnten, welche geeignet wären, einerseits die Staatsverwaltung auf die Dauer gegen Nachtheile zu schützen, und anderseits der Betriebsunternehmung eine dauernd billige Entlohnung für die Besorgung ihrer Obliegenheiten zu bieten.

Sie beriefen sich weiters auf den allgemeinen Erfahrungssatz, dass für jede Unternehmung eine solche Verwaltung, bei welcher das Interesse nicht getheilt sei, gedeihlichere Ergebnisse liefern müsse, als eine Verwaltungsform, bei der das Bedürfnis und das öconomische Interesse einander dergestalt entgegenstünden, dass eine nöthige Auslage vielleicht oft nur infolge eines Zwanges und vielleicht oft zu spät vorgenommen werden würde.

Die Staatsverwaltung müsste auch während der Pachtdauer unter allen Umständen für die Ordnung und Regelmässigkeit im Dienste selbst Sorge tragen; sie müsste daher in dieser Beziehung bestimmte Instructionen ertheilen und den Vollzug genau überwachen lassen. Auch die Festsetzung des Tarifes sowie des Verkehrs der Züge müsste sie gleichfalls ihrer eigenen ausschliesslichen Bestimmung vorbehalten, indem mit derselben die allgemeinen Interessen auf das innigste verflochten seien, und die Staatsverwaltung nur hiedurch ihre höheren Zwecke erreichen könne; ebensowenig könnte sie endlich auch die Festsetzung der Vorschriften für das die Bahn zu Reisen und Güterbeförderungen benützende Publicum einer Pachtunternehmung überlassen.

Aus diesen Gründen, und da von dem Personal einer Pachtunternehmung eine ausreichende Wahrnehmung der Interessen der verpachtenden Staatsverwaltung nicht zu erwarten stehe, müssten seitens der Staatsverwaltung zu ihrem Schutze sowie zu demjenigen der von ihr zu vertretenden öffentlichen Interessen so ausgedehnte Controlmassregeln mit einem so bedeutenden Personalstande getroffen werden, dass nur eine geringe Vermehrung des letzteren genügen würde, um den Betrieb in eigener Regie des Staates besorgen zu können.

Ein von letzterem selbst aufzustellender Verwaltungskörper vermöchte endlich aber auch schon im Hinblick auf die weitaus gesichertere Lage seines, einem geringeren Wechsel unterworfenen Personals das Gesammtgeschäft mit gründlicherer Umsicht und grösserem Ansehen zu führen, als eine blosse Pachtunternehmung.

Demgegenüber machten die Vertreter des Pachtbetriebes, an ihrer Spitze Hofrath Francesconi selbst, im wesentlichen geltend, dass, wenn auch nicht geleugnet werden könne, dass die Festsetzung zweckentsprechender Pachtbedingnisse eine schwierige Aufgabe sei, dieselbe doch nicht unlösbar erscheine, und dass kaum weniger Schwierigkeiten und Bedenken vorwalten würden, wenn der Betrieb in eigener Regie des Staates übernommen werden wollte.

Dagegen biete aber die Vergebung des Betriebes an eine Pachtunternehmung für die Staatsverwaltung den grossen Vortheil, dass sie hiebei von zahllosen administrativen und technischen Details befreit bleibe, welche mit der Anstellung einer grossen Anzahl von Bediensteten, ferner mit den vielfachen, höchst verwickelten Rechnungslegungen über die Ausführung der Conservationsarbeiten, über die unvorhergesehene Beischaffung

von Baumaterialien bei Elementarunfällen, über den Verbrauch von Materialien, über die Vorräthe an Bauzeug und an Hilfsmaschinen, über die Errichtung von Magazinslocalitäten etc. verbunden seien.

Für diejenigen oben namhaft gemachten Vorbehalte, welche die Staatsverwaltung aus öffentlichen Rücksichten machen müsse, könne durch eine entsprechende Fassung der Pachtbedingnisse Vorsorge getroffen werden.

Sämmtliche Mitglieder der Generaldirection einigten dagegen ihre Meinung dahin, dass, wenn an dem System der Verpachtung des Fahrbetriebes festgehalten werden wolle, eine Voraussetzung derselben bilden müsste, dass in Umgangnahme von der ursprünglich festgehaltenen Absicht, den gesammten Fahrfundus der Betriebsunternehmung zur Beistellung zu überlassen, derselbe von der Staatsverwaltung angeschafft und der Betriebsunternehmung, unter der Verpflichtung seiner vollständigen Erhaltung, lediglich zur Benützung überlassen werde, und zwar deshalb, um einerseits der Regierung für die Zukunft und insbesondere für den Moment der Auflösung der Pachtverträge, die Möglichkeit einer freien Handlungsweise zu wahren, und um andererseits überspannten Forderungen der Betriebsunternehmung zu begegnen, die gewärtigt werden müssten, sobald derselben diese Beschaffung überlassen bliebe.

Weiters einigten sich auch alle Meinungen dahin, dass die vollendeten sowie die noch später während der Pachtdauer nach und nach zur Eröffnung gelangenden, anschliessenden Strecken nur in ihrer Gesammtausdehnung, und nicht etwa einzelne Unterabtheilungen derselben, das Object der Verpachtung zu bilden hätten, endlich dass die Verpachtung des Fahrbetriebes überhaupt nur dann als eine mögliche Betriebsform ins Auge zu fassen wäre, wenn mit Ausschluss jeder freien Concurrenz nur mit den beiden bestehenden Gesellschaften der Nordbahn und der Wien-Gloggnitzer Bahn die Verträge über die pachtweise Führung des Betriebes auf den in Frage kommenden, an ihre Linien anschliessenden Staatsbahnstrecken geschlossen werden können.

Der Hofkammerpräsident schloss sich seinerseits der von Francesconi vertretenen Anschauung an. Nicht zum mindesten war für ihn hiebei auch die Erwägung massgebend, dass es sich um den ersten Anfang des Betriebes auf den Staatsbahnen, sowie darum handle, die Strecken nach ihrer Vollendung so schnell als möglich dem Verkehr zu übergeben, dass ferner die Staatsverwaltung hiebei dem Publicum die vollste Beruhigung in Ansehung der Betriebführung zu bieten verpflichtet sei — durchwegs Momente, die es ihm weitaus räthlicher erscheinen liessen, den Betrieb den bereits über einen geschulten Dienstkörper verfügenden, anschliessenden Privatbahnverwaltungen zu übergeben, als mit einem erst in grosser Anzahl durchgängig neu aufzunehmenden Personal den Versuch der Führung des Betriebes in eigener Regie des Staates zu wagen.

Kübeck erstattete in diesem Sinne den Vortrag an den Kaiser und erhielt mit der a. h. Entschliessung vom 9. December 1843 die Ermächtigung, mit den beiden genannten Bahngesellschaften auf Grund der vorgeschlagenen Bedingungen in Unterhandlung zu treten, und zugleich bei der Dringlichkeit der Sache jene Bestellungen in Ansehung des fundus instructus, deren Ausführung die längste Zeit erfordere, zu veranlassen.

Abschluss der Pachtverträge mit den Directionen der Wien-Gloggnitzer Bahn und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn; wesentlicher Inhalt dieser Verträge. Mit der Führung der Verhandlungen wurden von Kübeck die beiden Hofräthe von Kremer und Francesconi betraut.

Zuerst führten die Verhandlungen mit der Direction der Wien-Gloggnitzer Bahn zu einem Ergebnisse, dergestalt, dass Kübeck unterm 6. August 1844 den Abschluss des Vertrages mit dieser Bahndirection über die Betriebsbesorgung, dann über die Erhaltung des Bahn-Unter- und Oberbaues sowie der Gebäude zur kaiserlichen Kenntnis zu bringen vermochte.

Nach diesem Vertrage übernahm die Wien-Gloggnitzer Bahn zunächst auf der

Staatsbahnstrecke von Mürzzuschlag nach Graz, deren Eröffnung schon bald hierauf am 21. October 1844 stattfand, sowie auf den während der Dauer der Pachtzeit nach und nach zur Vollendung gelangenden weiteren Strecken der Wien-Triester Staatsbahn die Besorgung des Fahrbetriebes und aller hiezu gehörigen, nicht ausdrücklich ausgeschlossenen Geschäftszweige, daher insbesondere auch die Magazinirung der Güter und das Speditionsgeschäft, endlich auf Grund eines besonderen Anhanges zum Vertrage in bestimmtem Umfange auch die Erhaltung des Bahn-Unter- und Oberbaues sowie der Gebäude.

Die Staatsverwaltung hatte der Pachtgesellschaft die fertiggestellte Bahnstrecke nebst sämmtlichen zu derselben gehörigen Stationsgebäuden, Wächterhäusern und unbeweglichen Gegenständen, ferner die sämmtlichen Betriebsmittel [fundus instructus], als Locomotiven, Tender, Wagen und Schneepflüge, die Einrichtung der Werkstätten, dann die Mobilien, Utensilien, Requisiten und Werkzeuge zur zeitlichen Benützung gegen die Verpflichtung ihrer ordentlichen Erhaltung zu übergeben, und endlich auch die erforderlichen Oberbau-Reservematerialien beizustellen.

Der Zeitpunkt, wann der Betrieb zu beginnen hatte, war von der Staatsverwaltung der Gesellschaft bekannt zu geben. Der Betrieb durfte aber nicht früher und nicht später beginnen, als bis von der Staatsverwaltung die zu befahrende Strecke als zum Betriebe geeignet erkannt und die zur Verwirklichung desselben erforderlichen Vorkehrungen und Einrichtungen getroffen wurden.

Der ausschliesslichen Entscheidung der Staatsverwaltung wurden vorbehalten die Festsetzung der Preistarife für die Personen- und Güterbeförderung, sowie der besonderen Bestimmungen rücksichtlich des Transportes der Postsendungen, ferner die Entscheidung über den Verkehr der Züge, sowohl in Bezug auf deren Zahl, als auch in Betreff der Abfahrtszeit und der Geschwindigkeit der Fahrten.

Im Einverständnisse zwischen der Gesellschaft und der Staatsverwaltung waren die Bestimmungen für das Verhalten des die Bahn zu Reisen und zu Versendungen benützenden Publicums sowie auch die nicht ausschliessend den öconomischen Theil des Betriebsgeschäftes betreffenden Dienstinstructionen für das gesammte Bahnpersonal festzustellen.

Auch vor der Aufnahme, beziehungsweise Ernennung der bei der Geldeinnahme und Geldverrechnung zu verwendenden Beamten, dann der Magazineure, der technischen Stationsbeamten, der Conducteure und Packmeister, der Maschinenführer und stabilen Wächter hatte die Pachtgesellschaft im kürzesten Wege die Zustimmung der Staatsverwaltung einzuholen und im Falle der Entlassung eines der genannten Bediensteten die Namen desselben und die Gründe der Entlassung der Staatsverwaltung anzuzeigen.

Selbstverständlich war die Pachtgesellschaft gehalten, auch bei dem Betriebe der Staatseisenbahnen alle für den Betrieb mit Dampfkraft aus öffentlichen Sicherheits- und Polizeirücksichten erlassenen Vorschriften sowie die Gefällsvorschriften genauestens zu beobachten.

Die der Pachtgesellschaft zugestandenen Vergütungen theilten sich in allgemeine Vergütungen, welche wieder

a) in der Bezahlung der Zugförderungskosten nach der Zahl der zurückgelegten Fahrtmeilen,

b) in der Bezahlung für die Erhaltung des Unter- und Oberbaues und der Gebäude, dann für die Besorgung der technischen und Expeditsregie nach der Meilenzahl der Bahnlänge und

c) in einer Provision von der Brutto-Einnahme

bestanden*), und in besondere Ver-

*) An allgemeinen Vergütungen wurden der Pachtgesellschaft vom Tage der Betriebseröffnung an zugesichert:

a) an Zugförderungskosten für jede zurückgelegte Meile Fahrt mit einem regelmässigen oder Separatpersonenzuge sowie für jede Meile bei derlei Zügen gemachte Hilfsfahrt 6 fl. 4 kr.,

für jede zurückgelegte Meile Fahrt mit einem regelmässigen oder Separatzuge oder mit einem gemischten Zuge, bei dem mit der für Lastzüge festgesetzten Geschwindigkeit gefahren wird, sowie für jede Meile einer bei derlei Zügen gemachten Hilfsfahrt 7 » 45 »

gütungen für eine Reihe im Vertrage aufgeführter, nicht regelmässig wiederkehrender Betriebsleistungen.*)

Der Pachtvertrag wurde auf die Dauer von fünf Jahren, von jenem Tage an gerechnet, abgeschlossen, mit welchem der Betrieb auf der Bahnstrecke bis Cilli eröffnet wurde.

Da diese Eröffnung am 2. Juni 1846 erfolgte, hatte das Pachtverhältnis bis zum 1. Juni 1851 zu währen.

Ein halbes Jahr später gelangte auch der Vertrag mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn wegen Besorgung des Betriebes auf der nördlichen Staatseisenbahn zum Abschlusse.

Dieser Vertrag, dessen Abschluss vom Kaiser mit Entschliessung vom 15. März 1845 zur Kenntnis genommen wurde, enthält fast in allen wesentlichen Punkten dieselben Bestimmungen, wie sie in demjenigen mit der Wien-Gloggnitzer Eisenbahngesellschaft rücksichtlich der Uebernahme des Betriebes auf der südlichen Staatseisenbahn festgesetzt waren.

Erheblichere Verschiedenheiten betrafen nur die der Betriebsunternehmung zugestandenen Vergütungen, welche gegenüber der Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit Rücksicht auf die hier günstigeren Bahn- und Betriebsverhältnisse im Vergleiche mit jenen Vergütungen, die der Wien-Gloggnitzer Eisenbahngesellschaft zugestanden wurden, grösstentheils geringer ausgemessen werden konnten.

Der Betriebsvertrag mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn wurde auf fünf Jahre, vom Tage der Eröffnung der Bahnstrecke von Olmütz bis Prag, abgeschlossen und hatte sonach, da diese Bahneröffnung am 1. September 1845 stattfand, bis 31. August 1850 zu währen.

Organisation des staatlichen Aufsichtsdienstes sowie des Betriebsdienstes auf den verpachteten Staatsbahnen. Nach den gleichlautenden Bestimmungen beider Pachtverträge behielt sich die Staatsverwaltung ein umfassendes Ueberwachungsrecht in Ansehung der genauen Vollziehung aller Vertragsbestimmungen durch die Pachtgesellschaft vor.

Zu diesem Zwecke wurden erstlich den Centralleitungen der beiden Betriebsunternehmungen landesfürstliche Commissäre beigegeben, zu welchen der Hofkammerpräsident für beide Unter-

für jede zurückgelegte Meile Fahrt mit einem regelmässigen gemischten Zuge, bei dem mit der für Personenzüge festgesetzten Geschwindigkeit gefahren wird, sowie für jede Meile einer bei derlei Zügen gemachten Hilfsfahrt . . . 6 fl. 54 kr.,

für jede Meile Hilfsfahrt, welche bei Personen-, gemischten oder Lastzügen an solchen Bahnstellen gemacht wird, deren Neigung nach den ausgemittelten Verhältnissen die Aufstellung und Verwendung von Hilfslocomotiven nöthig macht, pro Hilfslocomotive 5 » 4 »

und für kalt zurückbleibende Locomotiven für jede Meile sofort 2 » 34 »;

b) für die Erhaltung des Unter- und Oberbaues für jede in Betrieb genommene Bahnlinie und jedes Jahr . . 3200 » — »

desgleichen für die Erhaltung der Gebäude 600 » — »

desgleichen für die Besorgung der technischen und Expeditsregie 5500 » — »

im Falle der Ausführung des zweiten Bahngeleises für jede Meile hinzugekommenen Geleises und für jedes Jahr der Benützung nach vollbrachter Ausführung 500 fl. — kr.

die Vergütung für die Erhaltung der allenfalls während der Pachtdauer zuwachsenden Unterbau- und Gebäudeobjecte blieb der jeweilig unter Bedachtnahme auf den Umfang der neuen Bauwerber und auf Grundlage der bereits festgesetzten Preisvergütung zu treffenden besonderen Vereinbarung vorbehalten;

c) für die Mühewaltung bei der Besorgung des gesammten Betriebsgeschäftes von je 100 fl. der wirklich einfliessenden Brutto-Einnahmen eine Provision von 5 fl.

*) Die wesentlichsten der der Pachtgesellschaft zugesicherten besonderen Vergütungen waren folgende:

Für die Vorbereitung des Dienstpersonals und für die erste Uniformirung desselben für jede in Betrieb zu nehmende Bahnmeile, und zwar der Strecke Mürzzuschlag-Graz 1000 fl. — kr.

und der weiteren Strecken 600 » — »

nehmungen die Hofräthe von Kremer und Francesconi bestimmte.

Dieselben hatten das Recht, jenen Directionssitzungen der Betriebsunternehmung, welche auf die Betriebsgeschäfte der Staatseisenbahn Bezug hatten, beizuwohnen, in alle Verhandlungen und in die gesammte, die gepachtete Strecke betreffende Geschäftsgebarung dieser Unternehmung Einsicht zu nehmen, von allen einschlägigen Verfügungen ihrer Direction Kenntnis zu nehmen, gegen jede den Vertragsbestimmungen nicht entsprechende Verfügung ihr Veto einzulegen, sowie die Einleitung von zur zweckmässigen Durchführung des Betriebsgeschäftes nothwendigen Verfügungen zu verlangen.

Weiters wurde vereinbart, dass von der Staatsverwaltung längs der ganzen Bahn landesfürstliche Organe aufgestellt werden, die verpflichtet seien, die Besorgung des Betriebsgeschäftes durch die Organe der Pachtunternehmung, nicht nur vom Gesichtspunkte der Hintanhaltung jeder Gefährdung des Staatseigenthums aus, sondern insbesondere auch aus Rücksicht auf die Sicherheit und Regelmässigkeit des Bahnbetriebes, sowie endlich auch in Ansehung des Benehmens der gesellschaftlichen Betriebsorgane gegenüber dem Publicum, sorgfältig zu überwachen.

In diesen landesfürstlichen Ueberwachungsorganen sind die ersten Anfänge einer constanten eisenbahnfachlichen Beaufsichtigung des Bahnbetriebes durch die Staatsgewalt zu erblicken, und ist es in diesem Sinne aufzufassen, wenn Baron Kübeck in einer Note an den obersten Kanzler, deren Inhalt sodann in einem Hofkanzleidecrete vom 6. October 1844 an die niederösterreichische Landesregierung hinausgegeben wurde, ausdrücklich darauf hinwies, dass durch die Einrichtung dieses Ueberwachungsapparates für das Publicum eine neue Garantie geschaffen werde, die bisher bei den Bahnen der Privatgesellschaften nicht bestehe.

Dieser permanente staatliche Ueberwachungsdienst wurde in der Weise organisirt, dass derselbe für bestimmte grössere Bahnstrecken einem Oberingenieur übertragen war.

Jede einem Oberingenieur zugewiesene Bahnstrecke zerfiel in Unterabtheilungen, welche von Ingenieuren zu überwachen waren; denselben waren wieder Assistenten zur Beaufsichtigung von bestimmten Strecken dieser Unterabtheilungen zugewiesen.

Zur Ueberwachung des fundus instructus wurden an bestimmten Orten in Unterordnung unter den Oberingenieur eigene Ingenieure und Assistenten aufgestellt.

Zur Controle der Einnahmen wurden von der Generaldirection jedesmal specielle Revisoren entsendet.

für jeden Tag und jede Bahnmeile während der Zeit von der Aufstellung des Personals bis zur Eröffnung des Betriebes als Vergütung für die Conservation der Bahn und der Gebäude, für die Unterhaltung des Personals sowie für die Beischaffung der kleinen Bedürfnisse . .	29 fl.	— kr.
nebstdem für jede zur Erprobung der Bahn oder der Betriebsmittel zurückgelegte Meile Fahrt	6 »	7 »
für jede gegenüber der festgesetzten Fahrordnung weniger gemachte Fahrtmeile . .	2 »	33 »
für Nachtfahrten über die gewöhnlichen Zugförderungskosten, für jede in der Nacht gemachte Fahrtmeile noch eine Mehrvergütung von . .	1 »	6 »

für die Beseitigung von Schneeverwehungen für jede mit dem Schneepfluge gemachte Meile Fahrt	5 fl.	58 kr.
und bei Verwendung von mehreren Locomotiven für jede weitere Maschine für die Fahrtmeile noch	5 »	4 »
für jede Meile Hilfsfahrt aus Anlass von Elementarereignissen oder anderer ausserordentlicher Fälle	5 »	58 »

Weitergehende Auslagen aus Anlass von Elementarereignissen, oder für Reparaturen an dem Fahrfundus, die durch Unvollkommenheit der Achsen und Räder nothwendig wurden, oder für von der Staatsverwaltung vorzunehmende Versuche hatten der Pachtgesellschaft gegen ordentliche Rechnungslegung besonders vergütet zu werden.

Alle genannten Ueberwachungsorgane waren mit ausführlichen gedruckten Dienstinstructionen ausgestattet.

Der Betriebsdienst selbst war auf den beiden Pachtbahnen von den Betriebsunternehmungen im Einverständnisse mit der Regierung, jedoch auf den nördlichen Staatsbahnen nicht in völlig gleicher Weise wie auf den südlichen, organisirt.

Auf den ersteren lag die Oberleitung des ganzen Dienstes in unmittelbarer Unterordnung unter die Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in den Händen eines »Administrationscommissärs«.

Demselben war speciell für die Leitung des materiellen Bahnbetriebes, welcher die Erhaltung und Erneuerung des Bahn-Ober- und Unterbaues, der Gebäude sowie aller Betriebsmittel, dann die Ueberwachung des zur anstandslosen und zweckmässigen Beförderung der Personen und Güter erforderlichen Dienstes und des dafür bestimmten Personals, endlich die Beistellung der für den Fahrdienst nöthigen Verbrauchsgegenstände in sich begriff, ein »Betriebscommissär«, als der auch der Regierung gegenüber für die Sicherheit, Regelmässigkeit und den ungestörten Gang des Betriebes verantwortliche Oberbeamte, unterstellt.

Dem Betriebscommissär, dem zur Hilfeleistung in der Ausübung seiner Berufspflichten nach Erfordernis ein Stellvertreter, zwei Amtsingenieure, dann Assistenten und Kanzlisten beigegeben waren, unterstanden die längs der Bahn aufgestellten Ingenieure, Assistenten, Bahn- und Bauaufseher, Bahn- und Stationswächter, ferners in Bezug auf die Ueberwachung der Züge und der Sicherheit ihres Verkehrs das Zugbegleitungspersonal, dann die mit Materialempfang, Abgabe und Verrechnung beschäftigten Beamten und Diener, insoferne sie nicht dem Revisionsamte angehörten, endlich die der Werkstättenverwaltung zugehörigen, mit der Instandhaltung und Verwaltung der Betriebsmittel beschäftigten Beamten und Bediensteten, also insbesondere auch die den Fahrdienst besorgenden Oberwerkführer, Werkführer, Locomotivführer, Wagenmeister und Aufseher.

Für die Leitung des die Manipulation und Verrechnung beim Personen- und Sachentransporte betreffenden Dienstes bestand abgesondert in unmittelbarer Unterordnung unter den Administrationscommissär ein Oberexpedit, an dessen Spitze ein Oberexpeditor stand, und dem in den Stationen die Expeditoren, Expedienten und Expeditskanzlisten, dann in grösseren Stationen, wo eigene Magazine bestanden, auch die Magazineure und deren Adjuncten unterstellt waren.

Aehnlich war der Dienst auch auf der südlichen Staatsbahn nur mit dem Unterschiede organisirt, dass in unmittelbarer Unterordnung unter die Direction die Leitung des ganzen materiellen Bahnbetriebes dem gesellschaftlichen Oberingenieur, der zugleich der Regierung gegenüber als verantwortlicher Betriebscommissär fungirte, sowie diejenige des Expedits- und Magazinsdienstes einem Expeditsdirector übertragen war.

Das Polizeigesetz vom Jahre 1847 und die Organisirung des staatlichen Eisenbahnaufsichtsdienstes auf Grund desselben. Bereits in der Darstellung der ersten Entwicklungsperiode des österreichischen Eisenbahnwesens wurde jener Berathungen gedacht, die in den Jahren 1839 und 1840 in Ansehung der Erlassung eines für die Eisenbahnen allgemein giltigen Polizeigesetzes gepflogen wurden, die aber, nachdem zuletzt unterm 15. December 1840 der Entwurf für ein Eisenbahnpolizeiregulativ der kaiserlichen Genehmigung unterbreitet worden war, in dieser Periode nicht mehr zum Abschlusse gebracht wurden.

Mit kaiserlicher Entschliessung vom 23. Januar 1842 wurden vielmehr dem obersten Kanzler für die Abfassung dieses Regulativs eine Reihe neuer Directiven ertheilt, die eine völlige Umarbeitung desselben nöthig machten.

Einen starken Impuls erhielten diese Arbeiten alsbald infolge eines grauenerregenden Unfalles, von dem am 8. Mai 1842, bei Meudon auf der Paris mit Versailles verbindenden Eisenbahn, ein nach einem Feste in letzterer Stadt mit über 600 Passagieren nach Paris zurückkehrender, von zwei Maschinen geführter Zug ereilt wurde, und der wegen der

enormen Zahl der Opfer*) in der ganzen Welt ungeheures Aufsehen und geradezu Bestürzung erregte.

Mit kaiserlichem Handschreiben vom 21. Mai 1842 wurde der Befehl ertheilt, die Verhandlungen wegen Zustandebringung des Polizeiregulativs für die Eisenbahnen in kürzester Frist zum Schlusse zu führen und in dieses Regulativ geeignete Bestimmungen aufzunehmen, deren Beobachtung sich nach den neuesten Erfahrungen als erforderlich gezeigt haben.

Mittlerweile war bereits bei der vereinigten Hofkanzlei eine Commission mit der Ausarbeitung vorläufiger, durch die Erfahrungen bei jenem Unfalle bedingter Sicherheitsmassregeln beschäftigt, welche, nachdem sie unterm 7. Juni 1842 die kaiserliche Genehmigung erhalten hatten, mit Hofkanzleidecret vom 11. Juni 1842 zur allgemeinen Verlautbarung gelangten.**)

Das umgearbeitete Polizeiregulativ konnte von der Hofkanzlei bereits am 30. Juni 1842 neuerlich dem Kaiser unterbreitet werden.

Aber auch dieser Entwurf erhielt noch nicht die kaiserliche Genehmigung; derselbe wurde vielmehr neuen Begutachtungen, insbesondere auch durch die allgemeine Hofkammer, und infolgedessen mehrfachen neuerlichen Umarbeitungen unterzogen, die noch durch Jahre dauerten, dergestalt, dass der letzte vorgelegte Entwurf erst am 30. Januar 1847 die kaiserliche Approbation erlangte.

In dieser kaiserlichen Entschliessung wurde anbefohlen, dass das Regulativ in den betreffenden, von Eisenbahnen durchzogenen Provinzen als Gesetz, aber nicht mittels Patentes, und zwar vorderhand nur als ein Provisorium kundzumachen sei.

Nach Verlauf von drei Jahren seiner Wirksamkeit solle das Gesetz durch die vereinigte Hofkanzlei im Einvernehmen mit der allgemeinen Hofkammer und der Polizeihofstelle einer genauen Revision unterzogen und sollen mit Benützung der inzwischen gemachten Erfahrungen die Vorschläge zu allfälligen Verbesserungen ausgemittelt und der definitiven kaiserlichen Schlussfassung unterzogen werden.

Dementsprechend wurde bei Kundmachung des Gesetzes in dem Eingange desselben der kaiserlichen Willensmeinung dahin Ausdruck gegeben, dass das Gesetz vom Tage der Kundmachung an genau und insolange beobachtet werde, bis weitere Wahrnehmungen und Erfahrungen die Erlassung anderer Bestimmungen nothwendig oder räthlich machen.

Die nähere Darlegung des Inhaltes dieses Gesetzes ist Aufgabe eines anderen Abschnittes dieses Werkes.

Vom Standpunkte der Organisation des öffentlichen Verwaltungsdienstes interessiren zunächst hauptsächlich die Bestimmungen der §§ 1 und 2 desselben, wonach die Bewilligung zur Betriebseröffnung auf einer von einer Privatgesellschaft errichteten Eisenbahn in die Competenz derjenigen Landesstelle gelegt wurde, die in dem Standorte der Gesellschaftsdirection ihren Sitz hatte und zugleich angeordnet wurde, dass vor der Ertheilung dieser Bewilligung eine aus politischen und technischen Beamten zusammengesetzte Commission abzuordnen sei, welche darüber die Untersuchung zu pflegen habe, ob die Bahn und die zu derselben gehörigen Gegenstände, dann die zur Verhütung von Unglücksfällen erforderlichen Herstellungen und Vorsichten in der Art ausgeführt seien, ob die Fahrbetriebsmittel und überhaupt alle für den Betrieb erforderlichen Gegenstände in solcher Beschaffenheit zur Verfügung stehen, und ob endlich für die beim Eintritte von Unglücksfällen zur Unterstützung, Rettung oder zur Abwendung grösserer Gefahren dienlichen Mittel und Geräthe dergestalt Vorsorge getroffen sei, dass ein regelmässiger, ungestörter und gesicherter Betrieb mit vollem Grunde erwartet, bei Unglücksfällen aber die schleunige Hilfe geleistet werden könne.

Ebenso wurde der politischen Landesstelle, in deren Sitz die Direction der

*) Hauptsächlich deshalb, weil sich die in einer Anzahl dabei in Brand gerathener Waggons befindlichen Personen wegen Verschlusses der Thüren nicht zu retten vermochten, verunglückten damals über 200 Personen.

**) Siehe den Inhalt dieses Hofkanzleidecretes im III. Bande, Seite 46.

Bahnunternehmung ihren Standort hatte, auch die Genehmigung der Dienstinstructionen für das im executiven Betriebsdienste verwendete Personal, nach vorher mit der Generaldirection für die Staatseisenbahnen gepflogenen Rücksprache, vorbehalten.

Zur Eröffnung des Betriebes auf den von der Staatsverwaltung erbauten Bahnen bedurfte es dagegen nach § 4 des Gesetzes der kaiserlichen Entschliessung, welche unter der von der berufenen Behörde zu liefernden Nachweisung, dass alle Erfordernisse für diesen Zweck erfüllt seien, einzuholen war.

Ein besonderer Abschnitt des Gesetzes beschäftigte sich mit den Grundzügen für die Organisation einer constanten staatlichen Aufsicht über die Eisenbahnen zur Erhaltung der Ordnung, Regelmässigkeit und Sicherheit des Bahnbetriebes.

Die Oberaufsicht über den Betrieb in dieser Richtung sowie die Handhabung der in einem weiteren Abschnitte des Gesetzes ausführlich behandelten einschlägigen Polizeistrafgewalt wurde unter der Leitung der politischen Landesstelle der Provinz, durch welche die Bahn oder die Bahnstrecke führte, der Polizeidirection der Hauptstadt dieser Provinz übertragen.

Für die Ausübung dieser Aufsicht über den Betrieb in allen seinen Theilen wurde die Aufstellung eigener Beamten angeordnet, welche den Vollzug der für die Erhaltung der Ordnung, Regelmässigkeit und Sicherheit des Betriebes erlassenen Vorschriften fortwährend genau zu überwachen hatten.

Dieselben waren insbesondere verpflichtet, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, ob die Bahn stets in fahrbarem Stande erhalten werde, ob ebenso die Fahrbetriebsmittel und alle sonstigen zur Bahn gehörigen Gegenstände und Herstellungen, und zwar die ersteren in der zur Vollziehung der festgesetzten Fahrten nöthigen Anzahl, stets in einem guten, zur Benützung geeigneten und die volle Sicherheit des Betriebes verbürgenden Zustande erhalten werden, endlich ob das Betriebspersonal in jener Anzahl und mit jenen Eigenschaften bestellt sei, und ob demselben alle Mittel des Betriebes dergestalt zur Verfügung stehen, dass die ordentliche Erfüllung der diesem Personal obliegenden Verpflichtungen gesichert erscheine.

Gleichzeitig war jedoch auch noch allen politischen Behörden und Ortsobrigkeiten zur Pflicht gemacht, ebenfalls innerhalb ihrer Bezirke für die Beobachtung der zur Erhaltung der Ordnung, Regelmässigkeit und Sicherheit des Betriebes erlassenen Vorschriften Sorge zu tragen und deren Vollzug zu überwachen.

Dieselben wurden gehalten, den vorerwähnten speciellen Aufsichtsbeamten über deren Aufforderung jederzeit den gesetzmässigen Beistand zu leisten.

Nach Erlassung des Polizeigesetzes wurden alsbald von der allgemeinen Hofkammer Verhandlungen mit der vereinigten Hofkanzlei und der Polizeihofstelle über die Detailbestimmungen für die Organisation der Polizeiaufsicht über die Eisenbahnen gepflogen.

Diese Verhandlungen beanspruchten längere Zeit dergestalt, dass die betreffende Verordnung erst, nachdem sie am 8. Januar 1848 die kaiserliche Genehmigung erhalten hatte, unterm 17. Februar 1848 an die Generaldirection für die Staatseisenbahnen mit dem Bedeuten hinausgegeben wurde, dass zufolge kaiserlichen Befehls über den Erfolg der getroffenen Einrichtung dem Kaiser nach einer angemessenen Zeitfrist die Anzeige unter Beifügung allfälliger Anträge zur weiteren Ausbildung der Bahnaufsicht erstattet werden müsse, dass daher die Generaldirection die Erfahrungen, welche sie in dieser Beziehung zu machen in der Lage sein werde, zu sammeln und, wenn nicht früher die Nothwendigkeit eintreten sollte, längstens nach zwei Jahren einen gutächtlichen Bericht zu erstatten habe, damit bei der vom Kaiser angeordneten Revision des Polizeigesetzes nach dessen dreijähriger Wirksamkeit gleichzeitig auch jene Aenderungen mitbeachtet werden können, welche sich hinsichtlich der Bestimmungen über die Bahnaufsicht wünschenswerth erweisen sollten.

Nach dem Inhalte dieser Verordnung waren zur Bahnaufsicht nur landesfürstliche Beamte zu bestellen.

Diese Bahnaufsichtsbeamten waren der Polizeidirection der betreffenden Provinz untergeordnet und hatten aus einem Polizeicommissär und einem technischen Commissär zu bestehen.

Die Bestimmung des Polizeicommissärs war der Polizeidirection, diejenige des technischen Commissärs, und zwar aus der Kategorie der Oberingenieure, der Generaldirection für die Staatseisenbahnen überlassen. Der Polizeicommissär hatte im Status seiner Polizeidirection, der technische Commissär aber in jenem der genannten Generaldirection zu verbleiben.

Zu der bereits oben angeführten, im Eisenbahnpolizeigesetze selbst festgestellten Wirksamkeit berufen, hatten diese Bahnaufsichtsbeamten keineswegs etwa eine selbständige Behörde zu bilden, welche aus eigenem Ansehen Verfügungen oder Anordnungen zu erlassen, auf den Betrieb der Eisenbahnen einen unmittelbaren thätigen Einfluss zu nehmen oder über vorkommende Uebertretungen der gesetzlichen Bestimmungen eine Gerichtsbarkeit auszuüben berufen gewesen wäre; sie waren vielmehr nur als Organe zu betrachten, durch welche sich die Staatsverwaltung vom polizeilichen Standpunkte aus die Ueberzeugung verschaffen wollte, ob das Bahnpolizeigesetz wirklich befolgt werde, oder ob Anlässe zu weiteren Amtshandlungen oder Massregeln für die competenten Behörden vorhanden seien.

Nach dieser ihrer Stellung hatten die Bahnaufsichtsbeamten lediglich alle ihre Wahrnehmungen der ihnen vorgesetzten Polizeidirection anzuzeigen, nur über deren Auftrag bei vorgefallenen Gesetzwidrigkeiten die Erhebung des Thatbestandes und die Untersuchung vorzunehmen, und sich im übrigen jeder Einmengung in die Anstalten zur eigentlichen Einleitung und Durchführung des Bahnbetriebes sowie jeder eigenen Amtshandlung zu enthalten.

Nur ausnahmsweise waren sie in dringenden, eine unverzügliche Verfügung erheischenden Fällen ermächtigt, befehlend und anordnend einzuschreiten, wenn nach ihrer Ueberzeugung aus der Nichtbeachtung ihrer Andeutung oder Aufforderung eine imminente Gefahr erwachsen wäre; sie hatten aber sodann in solchen Fällen ihr unmittelbares Einschreiten verantwortlich zu vertreten.

Es wurde nicht für nöthig erachtet, dass die Bahnaufsichtsbeamten unausgesetzt auf der Bahn verweilen, sondern als ausreichend erklärt, dass dieselben die Revision der ihnen zugewiesenen Eisenbahnstrecken nach dem Ermessen der Polizeidirection von Zeit zu Zeit unvermuthet, entweder gemeinschaftlich oder einzeln vornehmen.

Bemerkenswerthe Verwaltungsmassnahmen auf dem Gebiete des Privatbahnwesens in der ersten Hälfte dieser Periode bis zum Jahre 1848. Ausser der geschilderten ersten Organisirung des Staatseisenbahnbaues sowie des Pachtbetriebes auf den fertiggestellten Staatsbahnen, dann derjenigen der allgemeinen staatlichen Polizeiaufsicht über sämmtliche Eisenbahnen auf Grund des Polizeigesetzes vom Jahre 1847 sind in der bisher besprochenen ersten Hälfte der zweiten Periode bis zum Jahre 1848 auch noch auf dem Gebiete des Privatbahnwesens eine Reihe sehr bemerkenswerther Verwaltungsvorgänge zu verzeichnen, von denen einige mächtig dazu beitrugen, im Geiste der diese Periode charakterisirenden leitenden Ideen die Privatbahnen immer mehr zurückzudrängen und die Ausbreitung des Staatsbahnsystems zu fördern.

Zunächst muss erwähnt werden, dass bald nach Erlassung des kaiserlichen Handschreibens vom 19. December 1841 bei der vereinigten Hofkanzlei, wohin, wie bereits bei Besprechung dieses kaiserlichen Handschreibens mitgetheilt wurde, auch in dieser Periode die Angelegenheiten der Privatbahnen ressortirten, zur Vereinfachung und Beschleunigung des Geschäftsganges die Eisenbahnangelegenheiten von der Berathung im ganzen Rathsgremium ausgenommen wurden und deren Behandlung, ohne das Princip der Collegialberathung selbst preiszugeben, an ein besonderes Comité, bestehend aus dem Kanzler und vier Hofräthen der Hofkanzlei — darunter auch der bewährte Freiherr von Drossdik — überwiesen wurde.

Zu bemerken ist weiter, dass mit kaiserlicher Entschliessung vom 19. October 1843, verlautbart durch das Hofkanzleidecret vom 5. November 1843, über einen Präsidialvortrag des obersten Kanzlers vom 12. Januar 1843 neue gesetzliche Bestimmungen in Ansehung des Verhältnisses der einen näheren Einfluss auf öffentliche Interessen nehmenden Privatvereine erlassen wurden, welche auch über die Bildung von Actienvereinen für die Concessionirung und Errichtung von Privatbahnunternehmungen Normen enthielten, die mit den Principien der allgemeinen Concessionsdirectiven noch vollkommen übereinstimmten.

In dieselben Jahre fielen die ersten Gründungen von Pensionsinstituten für die Angestellten der Privatbahnen.

Offenbar mitbeeinflusst durch die sicherere Lage, in der sich die beim Staatseisenbahnbau angestellten Staatsbediensteten hinsichtlich ihrer und ihrer Familien-Versorgungsgenüsse befanden, beschloss zunächst die Kaiser Ferdinands-Nordbahn in ihrer zwölften Generalversammlung vom 30. März 1844 die Gründung eines Pensionsinstitutes für ihre Beamten und Diener, sowie die Zuwendung eines jährlichen Beitrages von 4000 fl. C.-M. für dasselbe aus den Erträgnissen der Unternehmung.

Schon im nächsten Jahre folgte die Wien-Gloggnitzer Bahn mit einem ähnlichen Schritte, indem sie in der siebenten ordentlichen Generalversammlung vom 29. Januar 1845 die Gründung eines Pensionsfonds für die Beamten der Anstalt und eine jährliche Beitragsleistung in der Höhe von 3000 fl. C.-M. zu demselben aus Gesellschaftsmitteln beschloss.

Einen anderen Weg zur Erreichung desselben Zieles schlug die erste privilegirte Eisenbahngesellschaft ein, indem sie in der Generalversammlung vom 15. Februar 1848, in Anbetracht ihres geringeren Beamtenstandes von der Gründung eines besonderen Pensionsinstitutes absehend, die Direction ermächtigte, von Fall zu Fall die Pensionirung ihrer Beamten und die Versorgung der Witwen derselben nach dem bestehenden Normale des Staates, also auch nach im voraus bestimmten Grundsätzen vorzunehmen, und den hiezu erforderlichen Aufwand aus den Jahreserträgnissen des Unternehmens zu bestreiten.

Von bedeutendem Einflusse auf den Fortgang der staatlichen Eisenbahnpolitik im früher angedeuteten Sinne waren jedoch folgende Verhältnisse.

Kaiserliches Handschreiben vom 10. Juli 1845 über die Einstellung weiterer Concessionsertheilungen für Eisenbahnen. Wie bereits erwähnt, war nach dem kaiserlichen Handschreiben vom 19. December 1841 dem Hofkammerpräsidenten Baron Kübeck auch in Ansehung der Concessionirung von Privatbahnen eine wesentliche Einflussnahme dadurch gewahrt worden, dass dem obersten Kanzler zur Pflicht gemacht wurde, bezüglich aller Projecte über Privatbahnen stets das Einvernehmen mit dem Hofkammerpräsidenten zu pflegen, damit derselbe in die Lage komme, die Wirkungen genau zu prüfen, welche solche Unternehmungen auf den öffentlichen Credit und Verkehr sowie insbesondere auf die Vollendung und den Betrieb der Staatsbahnen äussern dürften.

Aus einer Vorstellung, welche von dem österreichischen Generalconsul in London in Betreff der Hindernisse für die Ausfuhr von Producten aus den südöstlichen Provinzen nach den österreichischen Seehäfen überreicht worden war, nahm Baron Kübeck schon unterm 20. Februar 1842, und wiederholt unterm 9. Mai 1842 Veranlassung, sich noch die Ertheilung eines weiteren kaiserlichen Auftrages an den ungarischen Hofkanzler und an den Präsidenten des Hofkriegsrathes dahin zu erbitten, dass auch bei allen Verhandlungen über Projecte zur Errichtung von Eisenbahnen in Ungarn und in der Militärgrenze, ohne Unterschied, ob es sich um Staats- oder Privatbahnen handle, im Einverständnisse mit ihm, dem Hofkammerpräsidenten, vorzugehen sei, damit nicht der Zweck, den man durch die zu errichtenden Staatsbahnen erreichen wollte, vereitelt werde, nicht die Hauptrichtungen derselben durch andere divergirende,

mit eigenen Auslaufpunkten erbaute Bahnen zersplittert werden und nicht auf solche Weise die Einheitlichkeit und Gleichförmigkeit des Staatsbahnnetzes vernichtet werde.

Dieser Bitte wurde vom Kaiser thatsächlich durch einen in diesem Sinne unterm 19. Juni 1842 an den ungarischen Hofkanzler Grafen Mailath und an den Hofkriegsrathspräsidenten Grafen Hardegg erlassenen Befehl entsprochen.

Schwerwiegende staatsfinanzielle Rücksichten veranlassten nun Baron Kübeck alsbald, den ihm durch diese Verordnungen eingeräumten Einfluss mit seiner ganzen Energie dahin geltend zu machen, dass wenigstens für eine Zeit lang mit der Concessionirung weiterer, namentlich grösserer Eisenbahnlinien gänzlich eingehalten werde.

Nachdem es nämlich kaum gelungen war, durch die kräftigen Anstrengungen und das energische Eingreifen der Staatsverwaltung die Krise, die in den Jahren 1840 und 1841 auf dem Gebiete der Eisenbahnwerthe eingerissen war, zu bannen, musste Baron Kübeck bei dem Umstande, als die bereits concessionirten sowie die vom Staate selbst in Bau genommenen Eisenbahnen schon für sich sehr bedeutende Summen in Anspruch nahmen, fürchten, dass eine noch weitere und plötzliche Ueberschwemmung des Geldmarktes mit einer grösseren Menge solcher Speculationspapiere die kaum erst beseitigten Gefahren für den öffentlichen Credit aufs neue, und zwar sodann in noch erhöhtem Masse heraufbeschwören werde.

Es war diese Gefahr umso drohender, als sich gerade zu jener Zeit in Frankreich und in England Consortien von Speculanten in Eisenbahnactien etablirten, die von dort aus ihre Operationen organisirten und sich hauptsächlich Italien und insbesondere auch die italienischen Provinzen Oesterreichs zum Tummelplatze ihrer Umtriebe wählten, indem sie die verschiedensten Concessionen für die Anlage von Eisenbahnen in diesen Ländergebieten zu erlangen suchten, lediglich zu dem Zwecke, um auf Grundlage derselben sofort Promessen hinauszugeben und sodann, auf die ersten Einzahlungen und die Cursdifferenzen speculirend, ihre gewinnsüchtigen und selbst politisch gefährlichen Pläne zu verfolgen.

Veranlasst durch eine Anfrage des Haus-, Hof- und Staatskanzlers Fürsten Metternich über Projecte von Privateisenbahnen in Parma und Toscana sowie im lombardisch-venezianischen Königreiche, beantragte daher Baron Kübeck in einem Vortrage an den Kaiser vom 28. Juni 1845 direct die Sistirung aller weiteren Concessionsertheilungen für Privatbahnen, indem er weiter noch geltend machte, dass, solange die Staatsbahnen nicht zunächst nach Triest und an die sächsische Grenze sowie später gegen Bayern und durch Galizien ausgeführt seien, es überdies beinahe unmöglich sei, die zweckmässigsten Richtungen für die zu concessionirenden Privatbahnen sowie die Punkte ihrer Einmündung in die Staatsbahnlinien zu finden.

In Billigung dieses Antrages erging unterm 10. Juli 1845 ein kaiserliches Cabinetschreiben an den obersten Kanzler Grafen Juzaghi des Inhaltes, dass im Hinblick auf den muthmasslichen Zeitpunkt, bis zu dem die Hauptlinien der Staatseisenbahnen hergestellt sein werden, bis zum Ende des Jahres 1850 fernerhin keine vorläufige Bewilligung zur Erbauung einer Privateisenbahn ertheilt und daher jedes dahin abzielende Einschreiten zurückgewiesen werden solle; hienach seien die unterstehenden Behörden gehörig anzuweisen, und bleibe eine Ausnahme von dieser Vorschrift in einem besonders rücksichtswürdigen Falle zuzulassen, der kaiserlichen Entscheidung vorbehalten.

Nicht weniger als 16 eben im Zuge gewesene Concessionsverhandlungen für Privateisenbahnen — darunter die Mehrzahl für Linien in den italienischen Provinzen des Reiches — wurden durch diese kaiserliche Entschliessung betroffen und in ihrem Fortgange aufgehalten.

Die Errichtung der ausserordentlichen Creditcasse für den Ankauf von Eisenbahnactien durch den Staat. Die folgenden Ereignisse rechtfertigten die grosse Vorsicht,

die Kübeck in dieser Richtung an den Tag legte, auf das vollständigste.

Seinen erwähnten vorbauenden Massnahmen, durch welche der heimische Geldmarkt von neuen Belastungen mit Speculationspapieren vielfach zweifelhaften Werthes bewahrt blieb, war es allein zu danken, dass die schwere reagirende Krise, die im Herbste 1845, von England ausgehend, sich bald über Frankreich, Italien und Deutschland ausdehnte, in Oesterreich verhältnismässig milder verlief. Ganz ferne gehalten konnte das Uebel allerdings auch von Oesterreich nicht werden.

Die hier bereits während der ersten Periode concessionirten Unternehmungen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Wien-Gloggnitzer Bahn und der lombardisch-venetianischen Kaiser Ferdinands-Bahn, zu welchen seither noch die ungarische Centralbahn und die Mailand-Monza-Como Eisenbahn hinzutraten, nahmen zusammen bereits für die damaligen Zeitverhältnisse sehr bedeutende Capitalien in Anspruch.

In den Jahren, von 1843 angefangen bis zum September 1845, hatte sich nun die Speculation aufs Neue auf die Papiere dieser Gesellschaften geworfen und dieselben abermals zu Werthen gesteigert, die den realen Erträgnissen dieser Bahnen selbst bei hochgespannten Hoffnungen weit vorauseilten.

Als hierauf im September 1845 die Reaction im Auslande begann, strömten diese Actieneffecten bei ihren überspannt hoch gehaltenen Cursen zum Zwecke ihrer bestmöglichen Realisirung in grossen Mengen auf den Wiener Platz, wo sie noch den meisten Werth besassen, in die Hände der daselbst speculirenden Geldkräfte zusammen.

Die Situation dieser letzteren wurde aber hiedurch umso bedenklicher, als einerseits auf die meisten dieser Papiere bei Verlust der vorausgegangenen Einlagen noch sehr bedeutende Einzahlungen — zusammen bis zu 20,000.000 fl. in den nächsten Jahren — zu leisten waren und anderseits infolge beginnender politischer Wirren und hinzugetretener Missernte die Lage des Geldmarktes an sich eine höchst schwierige war.

Unter solchen Verhältnissen erschien Kübeck, um die zerstörende Wirkung der Krise noch rechtzeitig aufzuhalten, ein rasches und entschiedenes Eingreifen der Staatsgewalt geboten.

Diese Erwägungen bildeten den Ausgangspunkt für die über seinen Antrag auf Grund kaiserlicher Entschliessung vom 18. November 1846 zum Ankaufe von Actien der heimischen Eisenbahngesellschaften nach ihrem wahren Werthe ins Leben gerufene ausserordentliche Creditcasse, deren Thätigkeit und Erfolge in dem ersten Abschnitte dieses Werkes [Strach, Allgemeine Eisenbahngeschichte, Bd. I, I. Theil, S. 250 ff.] nähere Erörterung fanden.

Die Errichtung dieser Creditcasse war die zweite rettende That, durch die Kübeck's Amtsthätigkeit auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens berühmt wurde, und die damals nicht weniger Befriedigung bei seiner Mitwelt hervorrief, wie seinerzeit, Ende 1841, die Uebernahme des Eisenbahnbetriebes auf den Staat.

Zunächst darauf gerichtet, im Interesse des Staatscredites dem verheerenden Umsichgreifen der auf dem Markte der Eisenbahnwerthe eingerissenen Krise Einhalt zu thun, hatten die Operationen der Creditcasse übrigens noch den zweiten Effect, dass sie ganz im Geiste und in weiterer Förderung der von Kübeck von allem Anbeginn an festgehaltenen Eisenbahnpolitik dem Staate an einer Reihe von Bahnen, die für die Staatsinteressen eine besondere Wichtigkeit besassen, ein sehr belangreiches Miteigenthum verschafften, ihm hiedurch auf die Verwaltung und den Betrieb dieser Bahnen einen mächtigen Einfluss sicherten und so in wirksamster Weise die nachfolgende gänzliche Einlösung derselben durch den Staat vorbereiteten.

Aenderungen in der Organisation der obersten staatlichen Eisenbahnbehörden und des staatlichen Eisenbahnaufsichtsdienstes infolge der Ereignisse der Jahre 1848 und 1849. Die grossen politischen Umwälzungen der Jahre 1848 und 1849 übten selbstverständlich auch auf die Stellung des

Eisenbahnwesens im staatlichen Verwaltungsorganismus ihre Wirkung, ohne dass sie aber, wenigstens in der nächsten Folgezeit, auch einen Wechsel in den leitenden Ideen der staatlichen Eisenbahnpolitik zur Folge hatten.

Mit kaiserlicher Entschliessung vom 17. März 1848 war die Bildung eines verantwortlichen Ministerrathes, bestehend aus den Ministern des Aeussern und des kaiserlichen Hauses, des Innern, der Justiz, der Finanzen und des Krieges angeordnet worden.

Baron Kübeck zunächst noch zum Finanzminister ernannt, trat schon unterm 3. April von seinem Posten zurück, um zwei Jahre später als Präsident an die Spitze des durch die »octroirte« Verfassung vom 4. März 1849 zur speciellen Berathung der Krone neu geschaffenen Institutes des »Reichsrathes« berufen zu werden. An seiner statt wurde Philipp Freiherr v. Kraus zum Finanzminister ernannt.

Nachdem schon vorher ein Ministerium des öffentlichen Unterrichtes neu gebildet worden war, wurden vom Kaiser über Einrathen des Ministerrathes unterm 9. Mai mit der Begründung, um allen Zweigen der Staatsverwaltung eine gleichmässige Sorgfalt zuzuwenden und einzelne Ministerien, die überbürdet seien, in den Stand zu setzen, ihren Hauptaufgaben zu obliegen, weitere zwei Ministerien, und zwar eines für die öffentlichen Arbeiten und eines für die Landescultur, den Handel und die Gewerbe, neu errichtet.

Noch in demselben Monate wurden die vereinigte Hofkanzlei sowie die allgemeine Hofkammer aufgelöst und die Agenden derselben den Ministerien des nnern, beziehungsweise der Finanzen übertragen, soweit sie nicht den beiden vorgenannten neuerrichteten Ministerien zugewiesen wurden.

Zu diesen letzteren Agenden gehörten aber insbesondere auch die gesammten Eisenbahnangelegenheiten, welche ebenso wie die Telegraphenangelegenheiten bestimmt waren, mit zum Wirkungskreise des neuerrichteten Ministeriums der öffentlichen Arbeiten zu zählen.

Dieses Ministerium sollte zufolge Kundmachung der Wiener Zeitung vom 10. Juni 1848 auf Grund kaiserlicher Bestimmung in drei Sectionen zerfallen. In die erste Section gehörten die allgemeinen Ministerialgegenstände, dann die Staatseisenbahnen und Telegraphen; die zweite Section bildete das Montan- und Hüttenwesen; die dritte Section war die der Civil-Strassen- und Wasserbauten; ihr ward auch der Hofbaurath unterstellt.

Zum Minister der öffentlichen Arbeiten war unterm 11. Mai der Hofrath Andreas von Baumgartner [Abb. 4] ernannt. Ueber seinen Antrag wurde mit kaiserlicher Entschliessung vom 1. Juli die bisher bestandene Generaldirection für die Staatseisenbahnen als solche aufgehoben und, vereint mit dem Telegraphenamte, dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten als eine besondere Abtheilung unter gleichzeitiger Bildung eines eigenen Inspectorates für den commerziellen Betrieb bei derselben einverleibt.

Die Leitung dieser Ministerialabtheilung wurde, nachdem Francesconi als Generalinspector in den Dienst der Kaiser Ferdinands-Nordbahn überzutreten beabsichtigte, dem bereits seit längerem an die Stelle Zellner's getretenen Generaldirectionsadjuncten, Regierungsrath Dr. Karl Hock, in der Eigenschaft eines Vorstandes übertragen.

Zur thatsächlichen Durchführung dieser organisatorischen Verfügungen scheint es aber damals nicht gekommen zu sein.

Minister von Baumgartner wurde schon unterm 19. Juli infolge Neubildung des Cabinets durch den Publicisten Ernst von Schwarzer ersetzt. Letzterer resignirte aber bereits am 23. September wieder auf seinen Posten und wurde hierauf die provisorische Weiterführung der Geschäfte des Arbeitsministeriums dem Minister für Handel, Gewerbe und Ackerbau, Theodor Hornbostel, übertragen.

Unterm 21. November 1848 erfolgte abermals eine Neubildung des Cabinets, bei welchem Anlasse die Umwandlung der beiden Ministerien für öffentliche Arbeiten sowie für Handel, Gewerbe und Ackerbau in ein Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten und in ein solches für Landescultur und Bergwesen ausgesprochen wurde.

An die Spitze des ersteren Ministeriums, dem fortab die Leitung auch des

Eisenbahnwesens obliegen sollte, wurde Abgeordneter Karl Ritter von Bruck [Abb. 5] berufen, ein aus dem Kaufmannsstande hervorgegangener Staatsmann*) von hervorragendem, weitblickendem Geiste, welcher während des nächsten Decenniums, insbesondere in seiner späteren Stellung als Finanzminister, den massgebendstsn Einfluss auf die finanziellen Geschicke des Staates und damit auch auf die Entwicklung des gesammten Verkehrslebens in demselben zu nehmen berufen war.

Mit einer Verordnung des Ministeriums vom 23. März 1849 wurde verfügt, dass die Geschäfte der Staatseisenbahnen, die bis dahin von der bestandenen Generaldirection für die Staatseisenbahnen besorgt wurden, fernerhin in zwei getrennten Sectionen bei dem Ministerium selbst, nämlich in der Section für den Bau und in derjenigen für den Betrieb der Staatseisenbahnen zu besorgen seien, von welchen die erstere die Ausführung sämmtlicher Bauten für neue und noch nicht vollendete Bahnen, die letztere aber den Betrieb

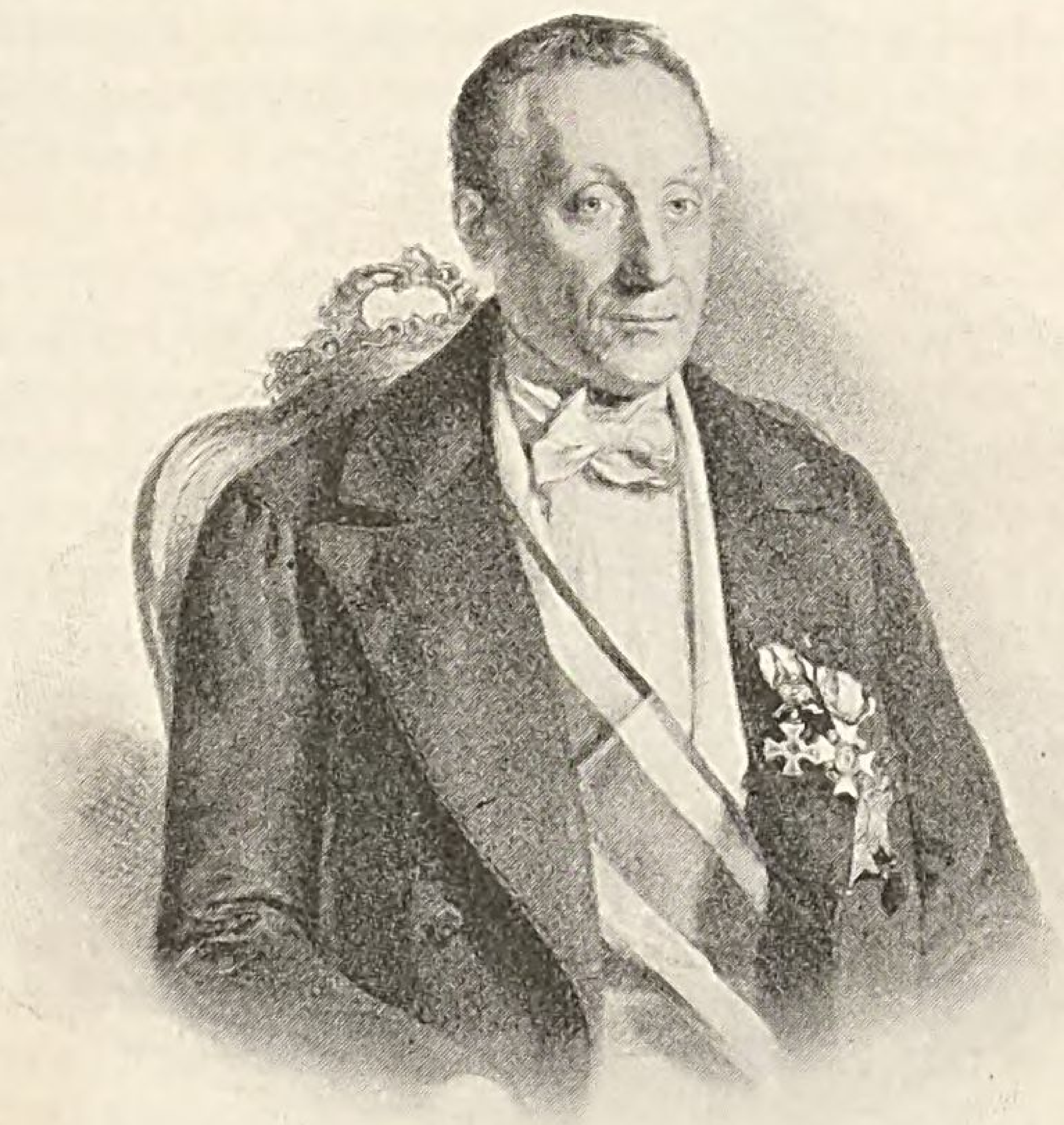


Abb. 4. Andreas von Baumgartner.

und die Erhaltung der bereits eröffneten Bahnstrecken, zugleich aber auch die Ausführung der auf denselben etwa nachträglich noch vorkommenden Neu- oder Veränderungsbauten sowie endlich auch die Anschaffung des fundus instructus für neue Bahnen zur Aufgabe hatte.

Die Arbeiten für die Organisation des neuen Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentlichen Bauten nahmen eine längere Zeit in Anspruch.

Zunächst wurde, und zwar bald nach der am 2. December 1848 erfolgten Thronbesteigung Sr. Majestät des Kaisers Franz Joseph I., auf Grund kaiserlicher Entschliessung vom 22. December die Leitung auch der Postanstalten, die bis dahin noch beim Finanzministerium verblieben war, dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten übertragen.

Mit einer weiteren Verordnung desselben Ministeriums vom 15. April 1849 wurde erklärt, dass infolge der Bildung eines eigenen Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten die früher bestandene Generaldirection der Staatseisenbahnen, dann die oberste Hofpostverwaltung und der Hofbaurath aufgelöst und diesem Ministerium einverleibt worden seien.

*) Bruck war zuletzt seit dem Jahre 1837 Director des österreichischen Lloyd.

Die oberste Leitung dieser Zweige sollte fortab bei dem Ministerium selbst centralisirt und von diesem unmittelbar besorgt werden.

Es wurde jedoch zugleich die Einrichtung getroffen, dass die bei dem Ministerium für diese Zweige errichteten Sectionen die Befugnis erhielten, innerhalb der Grenzen der ihnen hiefür vorgezeichneten Bestimmungen einen Theil der betreffenden Geschäfte selbständig zu erledigen.

Diese Sectionen waren: die Section für Hoch-, Wasser- und Strassenbau, die Section für den Staatseisenbahnbau, die Section für den Staatseisenbahnbetrieb mit einer besonderen Abtheilung für den Eisenbahnbau und Betrieb im lombardisch-venezianischen Königreiche und endlich die Section für das Postwesen.

Speciell die beiden Eisenbahnsectionen erhielten im wesentlichen den Wirkungskreis der bestandenen Generaldirection für die Staatseisenbahnen. Rücksichtlich des ihnen übertragenen Geschäftsbereiches erschienen dieselben als selbständige Behörden und wurden ihre Erlässe und Correspondenzen von dem Sectionsvorstande oder von seinem Stellvertreter ausgefertigt.

In allen Fällen jedoch, in welchen es sich um Gegenstände handelte, hinsichtlich welcher die Sectionen nicht selbständig vorzugehen berufen waren, hatte die Ausfertigung unmittelbar im Namen des Ministeriums zu erfolgen und wurde insbesondere jede Correspondenz mit den übrigen Ministerien stets nur von dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten selbst gepflogen.

Auch der staatliche Bahnaufsichtsdienst erhielt zu gleicher Zeit eine weitere bemerkenswerthe Ausgestaltung.

Auf Grund kaiserlicher Genehmigung vom 28. Februar 1849 wurden nämlich vom Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten zur Ueberwachung der Sicherheit des Bahnbetriebes auf den sämmtlichen in nördlicher und südlicher Richtung im Betriebe stehenden Staats- und Privateisenbahnen eigene Ministerialcommissäre bestellt, welche die Bestimmung erhielten, die genaue Beobachtung aller sich auf den Eisenbahnbetrieb beziehenden gesetzlichen Anordnungen und insbesondere des Polizeigesetzes vom 30. Januar 1847 auf das sorgfältigste zu überwachen, die entdeckten Gebrechen so schnell und wirksam als möglich zu beseitigen oder deren Beseitigung zu veranlassen, und das Ministerium stets in der Lage zu erhalten, dem so wichtigen Institute der Eisenbahnen seine Fürsorge erfolgreich angedeihen zu lassen.

Den Ministerialcommissären wurden die auf Grund des Polizeigesetzes für Eisenbahnen bestellten besonderen Aufsichtsbeamten untergeordnet, welche nunmehr ihren Anforderungen Folge zu leisten hatten.

Ebenso wurden die Eisenbahndirectionen, Betriebsunternehmungen und ihre Angestellten verpflichtet, den Ministerialcommissären jede gewünschte Auskunft zu geben, und ihren unter Hinweisung auf ein bestehendes Gesetz oder die Dienstinstructionen gestellten Anforderungen unweigerlich zu entsprechen.

In allen dringenden, eine unverzügliche Verfügung erheischenden Fällen waren die Minsterialcommissäre nicht nur auf den Staats-, sondern auch auf den Privatbahnen ermächtigt, Verfügungen zu treffen, und auf den unmittelbaren Vollzug ihrer Anordnungen zu dringen. Ueber ihr Einschreiten waren die politischen Behörden verpflichtet, unverzüglich amtzuhandeln, und ihnen die nöthige Assistenz zu leisten.

Mit Beziehung auf die Bestimmungen des Eisenbahnpolizeigesetzes wurde den Ministerialcommissären auch noch eine Disciplinargewalt über die Beamten und Diener der Eisenbahnanstalten, diese mochten vom Staate, von den Eisenbahngesellschaften oder von den Betriebsunternehmungen angestellt worden sein, dahin eingeräumt, dass sie dieselben durch eindringliche Verweise für versäumte Pflichterfüllung zur Rede stellen, auf deren Belegung mit Geldstrafen im Disciplinarwege nach Massgabe der bestehenden Dienstordnungen dringen und endlich dieselben vom Amte und Dienste suspendiren konnten, wenn letzteres die Dringlichkeit der Umstände nothwendig

machte und für die gehörige Stellvertretung des suspendirten Individuums geeignete Fürsorge getroffen war. Auch zur Requirirung des Ersatzindividuums waren sie erforderlichenfalls berechtigt.

Der Beschwerdezug gegen Verfügungen der Ministerialcommissäre endlich wurde dahin geregelt, dass Beschwerden, welche gegen einen Ministerialcommissär von den Eisenbahngesellschaften oder Betriebsunternehmungen erhoben werden wollten, unmittelbar an das Ministerium, alle übrigen aber an die politische Landesstelle, binnen längstens 14 Tagen von der Bekanntmachung der betreffenden Verfügung des Ministerialcommissärs oder des Straferkenntnisses an, einzubringen waren. Gegen abändernde Entscheidungen der Landesstelle stand beiden Theilen die weitere Berufung an das Ministerium, binnen 14 Tagen vom Intimationstage gerechnet, zu. Doch äusserten alle solche Recurse auf die vom Ministerialcommissär getroffenen Verfügungen keine hemmende Wirkung.



Abb. 5.
Carl Freiherr von Bruck. [Nach Kriehuber.]

Nachträglich wurde noch ausgesprochen, dass durch die Aufstellung eigener Ministerialcommissäre die Bestimmungen des Eisenbahnpolizeigesetzes nicht ausser Wirksamkeit gesetzt worden seien, und dass die Oberaufsicht über den Betrieb und den Vollzug der für die Erhaltung der Ordnung, Regelmässigkeit und Sicherheit des Betriebes erlassenen Vorschriften auch weiterhin unter der Leitung der politischen Landesstelle der Polizeidirection der Hauptstadt des betreffenden Kronlandes übertragen bleibe, welche daher beim Eintritte eines Unfalles die Erhebung des Thatbestandes und die Untersuchung vorschriftsmässig zu pflegen habe.

Anschluss der österreichischen Eisenbahnen an den neugegründeten Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen. Hier muss noch in aller Kürze des beiläufig in dieselbe Zeit fallenden Anschlusses der österreichischen Eisenbahnverwaltungen an den seit dem Jahre 1847 neu gebildeten Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen gedacht werden — an jenen Verein, der sich, rasche Ausbreitung gewinnend, im Laufe der folgenden Zeiten bis zum heutigen Tage um die die Schaffung und Pflege directer Verkehrsbeziehungen erst ermöglichende einheitliche Entwicklung und Ausgestaltung der Bau- und Betriebseinrichtungen des gesammten mitteleuropäischen Eisenbahnnetzes so überaus hohe und unvergängliche Verdienste erwarb.

Nachdem die Kaiser Ferdinands-Nordbahn und die Wien-Gloggnitzer Bahn bereits in der zweiten Hälfte des Jahres 1847 dem neu gebildeten Vereine beigetreten waren, meldete in der ersten Häfte des Jahres 1848 auch das Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten seinen Beitritt zum Verein namens der österreichischen Staatseisenbahnen an. Schon im October 1849 wurde hierauf das erste Mal eine Generalversammlung dieses, alle deutschen Eisenbahnen umfassenden Vereines auf österreichischem Boden, und zwar in Wien, abgehalten, bei welcher wichtige Beschlüsse sowohl in Ansehung der inneren Organisation des Vereines, wie insbesondere auch in Ansehung eines einheitlichen Reglements für den Güterverkehr auf

den sämmtlichen, dem Vereine angehörigen Bahnen, gefasst wurden.

Nichterneuerung der Pachtverträge über den Betrieb der nördlichen und südlichen Staatsbahnen; Einlösung von Privatbahnen. Gleich in die ersten Regierungsjahre Kaiser Franz Josephs fielen auf dem Gebiete der staatlichen Eisenbahnpolitik zwei bedeutsame Actionen, welche das durch Kübeck's wohlerwogene Massnahmen in Oesterreich so glücklich eingeführte Staatsbahnsystem intensiv wie extensiv zu fördern geeignet waren und für die fernere Ausgestaltung der Organisation des staatlichen Eisenbahnverwaltungsdienstes daselbst geradezu richtunggebend wurden.

Es waren dies erstens die Nichterneuerung der Pachtverträge mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und mit der Wien-Gloggnitzer Bahn über den von denselben auf den nördlichen, beziehungsweise auf den südlichen Staatsbahnlinien besorgten Pachtbetrieb, und infolgedessen die Uebernahme der Betriebführung auf diesen Strecken nach Ablauf jener Pachtverträge in die eigene Regie des Staates, sowie zweitens Hand in Hand hiemit die allmähliche Einlösung des grössten Theiles der damals bestandenen Privatbahnen durch den Staat.

Was die erstere Massregel betrifft, so war dieselbe durch die wenig günstigen Erfahrungen hervorgerufen, die mit jenen Pachtverträgen gemacht wurden.

Eine officielle Enunciation der Regierung aus jener Zeit*) constatirte, dass sich die öffentliche Meinung schon lange ungünstig über die abgeschlossenen Pachtverträge geäussert habe, und dass sich fortwährend Beschwerden über Uebelstände im Betriebe der Staatsbahnen sowie darüber geltend machten, dass von den Betriebsunternehmungen die Anforderungen des Publicums an die Bahnanstalt nicht befriedigt würden. Die Vorbehalte, welche die Staatsverwaltung in die Pachtverträge aufgenommen hatte, um die bei Erbauung der Staatseisenbahnen beabsichtigten Zwecke zu erreichen, hätten sich zur Verwirklichung dieser Absicht als ungenügend erwiesen. Der Einfluss, den die Staatsverwaltung gemäss diesen Vorbehalten ausüben wollte, sei unzureichend erschienen und habe bei den Beschränkungen, welche die Staatsverwaltung sich gefallen lassen musste, um den Pächtern die Ausübung des Betriebes überhaupt möglich zu machen, nicht mit Nachdruck geltend gemacht werden können.

Die Staatsverwaltung sei mit den Pachtgesellschaften bei der praktischen Anwendung der Contractbestimmungen wiederholt in Conflict gerathen, indem die pachtenden Gesellschaften einzelnen Bestimmungen des Vertrages von ihrem Standpunkte aus eine andere Auslegung gaben, als bei den Unterhandlungen seinerzeit von der Staatsverwaltung beabsichtigt worden war.

Zu alledem kam noch, dass die Abfuhren, welche die Pachtgesellschaften von den eingehobenen Betriebseinnahmen an die Staatsverwaltung leisteten, selbst hinter den bescheidensten Erwartungen der letzteren zurückblieben. Auf der nördlichen Staatsbahn betrugen die Einnahmen aus dem Personen- und Sachenverkehr während der Pachtdauer von vier Jahren und acht Monaten 5,478.840 fl. $58^1/_4$ kr.; hievon wurden an die Staatscassen abgeführt 237.821 fl. 43 kr., während der Rest von 5,241.019 fl. $15^1/_4$ kr. von den Auslagen, welche die Pachtgesellschaft für ihre Betriebsleistungen in Anspruch nahm, und welche daher $95^6/_{10}\%$ der Einnahmen betrugen, absorbirt wurde.

Auf der südlichen Staatsbahn betrugen während der Dauer des Pachtbetriebes von sechs Jahren, sieben Monaten und zehn Tagen die Betriebseinnahmen 9,233.507 fl. $46^3/_4$ kr., die dem Staate aus den Abfuhren der Pachtgesellschaft verbliebenen Einnahmen 1,854.116 fl. 7 kr., daher die Pachtauslagen 7,379.391 fl. $39^3/_4$ kr. oder $85^2/_{10}\%$ der Bruttoeinnahmen.*) Ueberdies verblieben bezüg-

*) »Austria«, Tagblatt für Handel, Gewerbe und Communicationsmittel Nr. 223 und 224 vom 18. und 19. December 1849.

*) Auszug aus dem Berichte des Sectionschefs und Generaldirectors der Communicationen, Franz Ritter von Kalchberg, über den Stand der in Staatsregie stehenden k. k.

lich beider Betriebsverträge unausgeglichene Differenzen zwischen den Pachtgesellschaften und der Regierung, welche die obigen, ohnedies schon höchst ungünstigen Ergebnisse eventuell noch zu verschlechtern geeignet waren.

Alle diese Momente waren für den Handelsminister von Bruck bestimmend, dass er schon geraume Zeit vor Herannahen des Endes der Pachtverträge unterm 1. December 1849 in einem eingehend motivirten Vortrage, in dem er überdies noch darauf hinwies, dass auch viele auswärtige Regierungen, namentlich diejenigen von Belgien, Baden, Braunschweig, Hannover, Bayern und Sachsen, ihre Bahnen mit günstigem Erfolge nicht durch Pächter, sondern in eigener Verwaltung betreiben lassen, beim Kaiser die Nichterneuerung dieser Pachtverträge beantragte.

Thatsächlich wurde mit kaiserlicher Entschliessung vom 8. December 1849 im Grundsatze genehmigt, dass nach Ausgang der bestehenden Pachtverträge der Betrieb der Staatsbahnen sowohl in nördlicher als in südlicher Richtung in eigener Verwaltung des Staates besorgt werde; zugleich wurde Minister von Bruck ermächtigt, ungesäumt die erforderlichen Einleitungen zu treffen.

Beinahe gleichzeitig mit dieser Massnahme wurde auch die zweite der erwähnten Regierungsactionen, nämlich die Einlösung der Privatbahnen durch den Staat, und zwar zuerst gegenüber der im Jahre 1844 concessionirten ungarischen Centralbahn, eingeleitet, von welcher damals die Bahnstrecken von der March bis Pressburg, dann von Waitzen bis Pest und von da bis Szolnok im Betriebe standen. Die Verwaltung dieser Bahn hatte sich, nachdem sie infolge der Zeitverhältnisse in eine schwere finanzielle Bedrängnis gerathen war, unterm 21. September 1849 mit einer Eingabe an das Gesammtministerium um dringende Gewährung eines staatlichen Darlehens von 8,000.000 fl. und eines einstweiligen Vorschusses von 1,000.000 fl. à conto dieses Darlehens gewendet.

Da die Staatsverwaltung bereits durch die seinerzeitige Hilfsaction der ausserordentlichen Creditcasse im Besitze der grösseren Hälfte des gesammten Actiencapitals dieser Bahn war, erklärte sich die Regierung zu einer Hilfsaction auf der Basis bereit, dass gegen Einlösung der noch in Händen von Privaten befindlichen Actien die Bahn vollständig der Staatsverwaltung ins Eigenthum abgetreten werde.

Die von der Regierung auf dieser Grundlage gestellten Propositionen wurden von den Actionären der Bahn in der Generalversammlung vom 7. December 1849 angenommen, und erhielt sohin die ganze Transaction unterm 18. December desselben Jahres die kaiserliche Genehmigung.

Definitive Dienstesorganisation des Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten vom 13. October 1849; Generalbaudirection und Generaldirection der Communicationen. Unter solchen Verhältnissen war Bruck, als er unterm 8. October 1849 dem Kaiser Anträge für die definitive Organisation des seiner Leitung unterstellten Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten unterbreitete, in die Nothwendigkeit versetzt, hiebei auch für die Organisation des staatlichen Eisenbahnbetriebes Vorsorge zu treffen.

Dieser vom Kaiser unterm 13. October 1849 genehmigte Organisationsplan charakterisirte sich, soweit bei demselben das Eisenbahnwesen in Frage kam, hauptsächlich durch die völlige Trennung des Staatseisenbahnbaues vom Staatseisenbahnbetriebe sowie durch die Zusammenlegung und einheitliche Organisirung des ersteren mit dem übrigen öffentlichen Bauwesen, und des letzteren mit der Verwaltung der Post- und der Telegraphen unter dem gemeinsamen Verwaltungsbegriffe der Communicationen.

Der Staatseisenbahnbau hatte nach dieser Organisation einen Bestandtheil der zweiten Section des Ministeriums zu

österreichischen Communications-Anstalten überhaupt und die diesfälligen Leistungen im Verwaltungsjahre 1852 insbesondere. Wien, 1853. Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei; Seite 4.

bilden, welche den Verwaltungszweig der öffentlichen Bauten umfasste und in zwei Departements, eines für die administrativen und legislativen und eines für die technischen Arbeiten, zerfiel.

Zur Leitung dieser Section wurde auf Grund kaiserlicher Entschliessung vom 31. October 1849 der Ministerialrath im Handelsministerium und frühere Oberst im Generalquartiermeisterstabe Franz von Mayern berufen.

Doch sollte der Dienst beim Ministerium selbst nur auf die oberste Leitung und Ueberwachung des Bauwesens beschränkt bleiben, während für die eigentliche Ausführung der Staatsbauten auf Grund weiterer kaiserlicher Genehmigung vom 15. December 1849 in unmittelbarer Unterstellung unter das Ministerium eine eigene technisch administrative Centralbehörde, die »k. k. Generalbaudirection« errichtet wurde, die wieder in drei Abtheilungen, zerfiel nämlich

1. für den Staatseisenbahnbau,
2. für den Wasser- und Strassenbau,
3. für die Architektur.

Jede dieser drei Sectionen erhielt einen Oberbaudirector mit dem Range eines Sectionsrathes als Vorstand, und zwar wurde zum Vorstande der ersten Abtheilung für den Staatseisenbahnbau der Sectionsrath Dr. Karl Ghega ernannt. Ausserdem wurde der Generalbaudirection ein Rechtsconsulent gleichfalls im Range eines Sectionsrathes beigegeben, welcher in allen Angelegenheiten derselben, und namentlich bei den Expropriationsverhandlungen, die Interessen des Staatsschatzes in rechtlicher Beziehung zu wahren, in allen strittigen Fragen Rechtsgutachten zu erstatten und nebstbei die Kanzleidirection zu führen hatte.

Die Leitung jedes der drei obengenannten Baufächer war ausschliesslich dem betreffenden Sectionsvorsteher anvertraut, der demnach die unmittelbare Verantwortlichkeit für alles zu tragen hatte, was den Gang der Geschäfte und die Amtshandlungen seiner Section betraf.

In allen, und nur in den die Generalbaudirection gemeinsam berührenden Fragen hatten sich die vier Sectionsräthe miteinander zu berathen.

Die Vertretung der Generalbaudirection nach aussen und die Correspondenz derselben, soweit sie nicht für die einzelnen Baufächer, sondern für die Generalbaudirection als selbständiges Ganzes zu führen war, stand dem rangältesten Sectionsrathe zu.

In Unterordnung unter die Generalbaudirection wurden in den einzelnen Provinzen am Sitze der Statthalterei Baudirectionen und am Sitze der Kreispräsidenten Kreisbauämter errichtet, welche sich jedoch nur mit den öffentlichen Baugeschäften ausschliesslich des Eisenbahnbaues zu befassen hatten, da der Staatseisenbahnbau von der ersten Abtheilung der Generalbaudirection selbst lediglich durch ihre eigenen exponirten Ingenieure zu bewerkstelligen war.

Die Wirksamkeit speciell dieser letzteren Section für den Eisenbahnbau umfasste die Projectirung, Leitung und Ausführung des Baues aller Staatseisenbahnen und der dazu gehörigen Gebäude und Gegenstände jeder Art.

Sie war verpflichtet, alle ihr übertragenen Bauten zweckmässig und wirthschaftlich, jedoch angemessen der Würde des Staates, durch ihre Organe auszuführen, die hiezu nöthigen Pläne und Voranschläge mit Verlässlichkeit und Genauigkeit zu verfassen, die erforderlichen Grundeinlösungen und Ankäufe vorschriftsmässig zu veranlassen, und überhaupt alle ihr nach ihrem Wirkungskreise*) obliegenden oder vom Ministe-

*) Der Genehmigung des Ministeriums waren speciell in baufachlicher Beziehung vorbehalten alle Bauentwürfe sowie jede Abweichung von bereits genehmigten Entwürfen, sodann alle Verträge über die Ausführung der Eisenbahnbauten, die in der Regel im Wege der Concurrenz zu vergeben waren; ebenso waren alle Grundeinlösungen, Entschädigungen, Käufe und Verkäufe sowie die Verleihungen von Rechten, die Pacht- und Miethverträge der Genehmigung des Ministeriums zu unterziehen, welches schliesslich auch die Collaudirungscommission für die vollendeten Bauten zu bestimmen und nach erfolgter Collaudirung den Rechnungsabschluss zu genehmigen hatte.

Vier Monate vor Beginn jedes neuen Verwaltungsjahres waren dem Ministerium die Voranschläge für den im Laufe desselben erforderlichen Geldaufwand, und nach Ablauf des Verwaltungsjahres der Ausweis der

rium besonders aufgetragenen Geschäfte und Verhandlungen in Ordnung mit Eifer und Treue zu besorgen.

Die unter dem gemeinsamen Begriffe der Communicationsanstalten vereinigten Zweige des Eisenbahnbetriebes, der Post und der Telegraphen bildeten die III. Section des Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten, welcher die Aufgabe gesetzt wurde, Eisenbahnen, Post und Telegraphen, als die unentbehrlichen Circulationsmittel des Staatskörpers, in möglichster Vollkommenheit, in einheitlicher, sich wechselseitig unterstützender Weise zu leiten. In dieser Section hatten sich für die genannten Verwaltungszweige die legislativen Arbeiten, die Erhaltung und Ausdehnung der Beziehungen zu den auswärtigen Staaten und überhaupt alle Gegenstände zu concentriren, in welchen die Centralisation der Communicationsmittel unerlässlich erschien; sie hatte die Thätigkeit der für die Verwaltung der letzteren eingesetzten Executivbehörden zu überwachen, die höheren Dienstposten zu besetzen und über Recurse in höchster Instanz zu entscheiden.


Abb. 6. Franz Ritter von Kalchberg.

An die Spitze dieser Section wurde auf Grund der kaiserlichen Entschliessung vom 31. October 1849 über Antrag Bruck's, vorläufig in der Eigenschaft eines Ministerialrathes, Franz Ritter von Kalchberg [Abb. 6] berufen, welcher sich schon vordem als steiermärkischer ständischer Verordneter bei der ihm von den Ständen dieser Provinz übertragenen Grundeinlösung für die südliche Staatseisenbahn durch deren vollkommen anstandslose Durchführung besondere Verdienste erworben hatte und zuletzt als Präsident der Grundentlastungscommission für Steiermark thätig war.

Ihm unterstellt waren ein für die drei Zweige der Communicationsanstalten gemeinsames legis-

gesammten Gebarung mit einem erläuternden Berichte vorzulegen.

Ueberschreitungen der Kostenüberschläge über 10 Percent erforderten die Einholung der Bewilligung des Ministeriums.

Die Generaldirection war ermächtigt, alle jene Verordnungen selbständig zu erlassen, und alle Verfügungen unmittelbar zu treffen, welche sich auf den speciellen Baugeschäftsbetrieb bezogen und den laufenden Baudienst zu regeln geeignet waren; alle bleibenden organischen Bestimmungen konnten zwar von ihr beantragt werden, mussten aber vom Ministerium ausgehen.

Dem Ministerium war weiters die Bestellung der Conceptsbeamten bei der Generalbaudirection sowie über Vorschlag der letzteren die Ernennung der Baubeamten bis zum Ingenieur II. Classe abwärts vorbehalten.

Ferner war die Generalbaudirection bezüglich der dienstlichen Verfügung [Aussendung, Versetzung u. s. w.] über solche ihr unterstehende Beamte, welche als Referenten bezeichnet waren, an die Genehmigung des Ministeriums gebunden; desgleichen bei Bewilligung eines Urlaubes über einen Monat oder in das Ausland, sowie in allen Gnadensachen, daher bei Bewilligung von Pensionen, Provisionen, Erziehungsbeiträgen, Geldbelohnungen, Aushilfen, Reise-, Zehrungs- und Uebersiedlungskosten, wenn von den bestehenden Normalien abgewichen werden wollte.

Bericht an das Ministerium war auch zu erstatten wegen verfügter Suspension von Beamten und Angestellten und wegen Annahme der Dienstesentsagung.

Der höheren Genehmigung unterlagen endlich alle Auslagen, die nicht systemmässig oder für welche keine Pauschalien bemessen waren, Geldanweisungen, die nicht präliminirt waren und zu welchen sich die Generalbaudirection wegen Dringlichkeit unter eigener Verantwortung bestimmt fand, Vergleiche über Rechtsstreite sowie jede Vermehrung der stabil oder zeitlich angestellten Beamten.

latives und je ein administratives Departement für jeden einzelnen dieser Zweige.

Als vollziehende Behörde wurde auf Grund kaiserlicher Entschliessung vom 13. Januar 1850 in unmittelbarer Unterordnung unter das Ministerium eine »Generaldirection der Communicationen« errichtet, welche in drei Abtheilungen zerfiel:

1. für den Eisenbahnbetrieb mit der Untertheilung

a) für technische und

b) für administrative Betriebsgegenstände,

2. für das Postwesen und

3. für die Telegraphie.

An der Spitze der hier allein interessirenden ersten Abtheilung stand ein Generaldirector mit dem Range und Charakter eines Sectionsrathes, und zwar wurde auf diesen Posten der ehemalige Inspector der Generaldirection für die Staatseisenbahnen, Adalbert Schmid, berufen. Derselbe war zur selbständigen Ausfertigung aller Geschäftsstücke in dem ihm zugewiesenen Verwaltungszweige berechtigt und hatte nur die Verpflichtung, bei Gegenständen, die den Wirkungskreis auch einer der anderen Abtheilungen der Generaldirection betrafen, das Einvernehmen mit derselben zu pflegen.

Dem Generaldirector waren zwei technische Räthe als Referenten beigegeben, deren einem insbesondere das Maschinenfach zugewiesen war. Für die administrativen Geschäfte standen ihm vier Räthe als Referenten zur Seite, von denen einer unter dem Titel »Administrator« die Leitung der Unterabtheilung für die administrativen Betriebsgeschäfte zu übernehmen und den Generaldirector im Falle seiner Verhinderung zu vertreten berufen war; der zweite hatte das eigentliche Betriebswesen, der dritte den commerziellen Dienst und der vierte die gleichfalls noch dieser Generaldirectionsabtheilung zugewiesene Leitung des Postdienstes auf den Eisenbahnen zu besorgen.

Auch der Generaldirection der Communicationen war ebenso wie der Generalbaudirection, zur Wahrung der Interessen des Staatsschatzes in rechtlicher Beziehung und zur Abgabe von Rechtsgutachten, ein besonderer Rechtsconsulent im Range eines Sectionsrathes beigegeben.

Der Wirkungskreis der ersten Abtheilung der Generaldirection der Communicationen für den Eisenbahnbetrieb betraf im wesentlichen folgende Punkte:

1. Hatte sie als künftige Betriebsverwaltung im Hinblick auf die Möglichkeit und Rentabilität des späteren Betriebes auf den Bau der Staatseisenbahnen Einfluss zu nehmen und daher mitzuwirken

a) bei der Wahl der Linie und der Anlage der Bahn, insbesondere mit Rücksicht auf die Niveau- und Curvenverhältnisse,

b) bei der Feststellung des anzuwendenden Oberbausystems und

c) bei Bestimmung der Wächterhäuser und Stationen, bei Eintheilung der Geleise und der Gebäude sowie bei Prüfung der Pläne für Drehscheiben, Plattformen und Wasserstationsgebäude;

2. hatte sie von den Bauingenieuren die vollendete Bahn und die Einrichtung derselben zur Ausführung des Betriebes mit Bedachtnahme auf die durch die besonderen Bahn- und Verkehrsverhältnisse bedingte Menge und Beschaffenheit der Erfordernisse und Betriebsmittel zu übernehmen; weiters oblag ihr

3. die Eröffnung und Ausführung des Bahnbetriebes selbst auf den Staatsbahnen, und zwar:

a) die Feststellung der Fahrordnung und Tarife,

b) die Verfassung der Dienstinstructionen für das Betriebspersonal,

c) die Erhaltung der Bahn, der Gebäude und der Betriebsgegenstände,

d) die Erweiterung der Bauten, die Vermehrung, Vervollständigung oder Veränderung der Betriebsgegenstände nach dem Bedürfnisse des Verkehrs und der veränderten Betriebseinrichtung,

e) die Vermittlung geeigneter Communicationen mit der Eisenbahn und

f) die Regelung des Verhältnisses zu anderen Staats- und Privatbahnen auf Grundlage der bestehenden Staatsverträge, Concessionen und Uebereinkünfte; endlich

4. die Ueberwachung der Regelmässigkeit und Sicherheit des Betriebes auf den Privatbahnen und der Einfluss auf die Bahnpolizei.

Zu letzterem Zwecke sollten besondere »Inspectoren« aus dem Stande der technischen Beamten, denen die Ueberwachung des technischen, und »Commissäre« aus dem Stande der administrativen Beamten, denen die Ueberwachung des administrativen Eisenbahnbetriebes oblag, dienen. Diese Inspectoren und Commissäre, welche als exponirte Beamte der Generaldirection galten, gehörten dem Status derselben an und waren berufen, an die Stelle des erst im Februar 1849 gegeschaffenen Institutes der Ministerialcommissäre zu treten.

Von dem Zeitpunkte an, mit welchem auf den Staatseisenbahnen der beschlossene eigene Regiebetrieb des Staates zu beginnen hatte, sollten in Unterordung unter die Generaldirection der Communicationen Eisenbahnbetriebsdirectionen errichtet werden, deren Verwaltungsgebiet nicht nach der politischen Eintheilung der Kronländer, sondern nach den besonderen Verhältnissen der einzelnen Bahnlinien abgegrenzt werden sollte, und denen die Aufgabe zufiel, mit Hilfe der exponirten Organe den Betrieb auf diesen Linien im Detail zu leiten und zu überwachen.

Unterm 21. April 1850 wurde ein provisorischer Amtsunterricht für die I. Abtheilung der Generaldirection der Communicationen erlassen, welcher die Stellung derselben gegenüber dem vorgesetzten Ministerium und den untergeordneten Organen sowie ihren Wirkungskreis im Detail regelte*) und dieselbe hiebei dergestalt als zweite Instanz bezeichnete, dass sie nicht nur als solche über Recurse gegen die Verfügungen der Unterbehörden zu entscheiden berufen, sondern auch berechtigt und verpflichtet war, über alle jene Angelegenheiten der Staatseisenbahnen, welche den Wirkungskreis der unterstehenden Directionen überschritten, oder sonst ausser demselben lagen, diesem Amtsunterrichte gemäss entweder selbständig zu verfügen, oder die Beschlüsse des Ministeriums einzuholen.

Einer besonderen Erwähnung bedarf schliesslich noch die Art und Weise, wie nach dem vom Kaiser für das Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten genehmigten Organisationsplane der Rechnungsdienst in diesem Ministerium, und zwar speciell auch in Bezug auf das Eisenbahnwesen, von dem Standpunkte aus eingerichtet wurde, um die Rechnungscensur einerseits thunlichst zu centralisiren, und anderseits gegenüber denjenigen technischen und administrativen Organen, auf deren Gebarung die Controle sich beziehen sollte, unabhängig zu stellen.

Zu diesem Ende wurde im genannten Ministerium ein eigenes Departement für Rechnungsgeschäfte errichtet, welches in engerer Verbindung mit der diesem Ministerium einverleibten Direction der administrativen Statistik die vierte Section des Ministeriums zu bilden hatte.

Dieses Rechnungsdepartement hatte als Hilfsorgan nicht nur des Ministeriums und seiner einzelnen Departements, sondern auch der demselben unmittelbar unterstehenden beiden Centralstellen,

*) Gemäss den Bestimmungen dieses Amtsunterrichtes hatte die Generaldirection alle jene Verordnungen zu erlassen und alle Verfügungen zu treffen, welche geeignet waren, den laufenden Dienst zu regeln. Zu organischen Bestimmungen hatte sie jedoch die Anträge an das Ministerium zu erstatten. Vor Anfang eines jeden Jahres, wie auch eines jeden Monates hatte sie einen Voranschlag über die in dieser Periode zu erwartenden Einnahmen und Ausgaben vorzulegen. Die Generaldirection war bei nachstehenden Verfügungen, auch wenn die dadurch erwachsenen Auslagen durch den Voranschlag gedeckt waren, an die besondere Bewilligung des Ministeriums gebunden:

a) bei Reconstructionen einzelner Theile der Bahn, im Falle der Kostenbetrag bei einem Objecte 6000 fl. überstieg; waren derlei Reconstructionen unverschieblich, so mussten sie sogleich in Angriff genommen werden, doch musste dem Ministerium die Anzeige erstattet werden; im Falle nur ein Provisorium getroffen wurde, war mit der definitiven Bauführung bis zur erfolgten Genehmigung zu warten;

b) bei neuen Herstellungen zur Vervollständigung, Erweiterung oder sonstigen Veränderung der Baulichkeiten, wenn der Kostenbetrag für eine Station oder für eine Bahnstrecke zwischen zwei Stationen 4000 fl. überschritt;

nämlich der Generalbaudirection und der Generaldirection der Communicationen zu fungiren.

Darnach hatte das Rechnungsdepartement aus sechs Abtheilungen zu bestehen, wovon vier, und zwar je eine für die technischen und für die administrativen Rechnungsgeschäfte der Generalbaudirection und ebenso der Generaldirection der Communicationen bestimmt waren, während die fünfte die administrativen und technischen Rechnungsgeschäfte des Ministeriums nach den Aufträgen des Ministers und der einzelnen Departementvorstände zu besorgen und die sechste das Rechnungspersonal der administrativen Statistik zu umfassen hatte.

Die Aufgabe des Rechnungsdepartements hatte sich im allgemeinen zu erstrecken auf die Ausübung einer gut gegliederten und unbefangenen Controle ab ante über die Gebarung mit den dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten zur Verfügung gestellten Staatsgeldern und mit den demselben zur Verwaltung anvertrauten Bestandtheilen des Staatsvermögens, dann über die technischen und öconomischen Amtshandlungen der dem Ministerium untergeordneten technischen und administrativen Organe; sie hatte sich ferner zu erstrecken auf die Verpflichtung, wahrgenommene Ueberschreitungen der genehmigten Projecte, Ueber- und Voranschläge oder der bestehenden Vorschriften und zugestandenen Rechte zur Kenntnis des betreffenden Sectionschefs und nach Umständen des Ministers zu bringen, sowie auf die weitere Verpflichtung, sowohl die Ministerialsectionen, wie die beiden, als Centralorgane des Ministeriums fungirenden Generaldirectionen mittels der ihnen in Rechnungs- und Controlangelegenheiten zu leistenden Hilfsarbeiten in ihren Amtshandlungen kräftigst zu unterstützen.

Erste Organisirung des staatlichen Betriebsdienstes nach Aufhören des Pachtvertrages für die nördliche Staatseisenbahn; Eisenbahnbetriebsdirectionen. Der Pachtvertrag mit der Kaiser Ferdinands-Nordhahn über den Betrieb der nördlichen Staatseisenbahn sollte eigentlich erst mit 1. September 1850 endigen.

Durch beiderseitige Uebereinkunft wurde jedoch im Hinblick auf die un-

c) bei allen Nachschaffungen zur Vermehrung des Fahrfundus;

d) bei allen Veränderungen an den Gegenständen des Fahrfundus, wenn dieselben auf die Sicherheit Einfluss nahmen, oder 5% der Beschaffungskosten der Gegenstände überschritten;

e) bei Nachschaffungen von Gegenständen des übrigen Fundus instructus, wenn es sich um die Vermehrung des normalen Vorrathes um mehr als 10% handelte, und bei Veränderungen, wenn die Kosten derselben 5% des Anschaffungspreises der Gegenstände überschritten; Veränderungen in der Construction der Signalvorrichtungen mussten jedenfalls vor der Ausführung dem Ministerium angezeigt werden;

f) bei Nachschaffungen an Baumaterialien und Verbrauchsgegenständen, wenn der normale Vorrath um mehr als 10% vermehrt werden wollte;

g) bei allen Käufen und Verkäufen von Realitäten und in jenen Fällen bei Verkäufen von unbrauchbaren Materialien, wenn der Verbrauch ausnahmsweise nicht im Versteigerungswege geschehen sollte und das Object unter dem vom Ministerium festgesetzten Normalpreise hintangegeben werden wollte.

Der Generaldirection waren anheimgegeben die Abschlüsse von Miethungen, Pachtungen, Accorden, Bestallungen und dergleichen; Uebereinkommen über Localitäten, Grundstücke, Gerechtsame, Dienstleistungen u. s. f., wenn die aus jedem einzelnen dieser Geschäfte hervorgehende Einnahme oder Ausgabe in einem Jahre voraussichtlich den Betrag von 1000 fl. nicht überstieg. Die Generaldirection war weiters in besonders rücksichtswürdigen Fällen im Einvernehmen mit der Rechnungsabtheilung, und wenn kein Verdacht einer unredlichen Gebarung vorlag, berechtigt die Nachsicht zu ertheilen:

a) der aus Versehen unterlaufenen Taxirungs- und Rechnungsmängel, wenn dieselben in einem Vierteljahre für einen und denselben Bediensteten nicht den Betrag von mehr als 40 fl. erreichten;

b) ebensolcher Cassenabgänge bis zum Betrage von 20 fl.;

c) der verspäteten Einsendung von Rechnungen und Mängelserläuterungen, wenn die vorgeschriebenen Termine nicht um mehr als sechs Monate überschritten wurden, und sie war

d) berechtigt, die Abschreibung uneinbringlicher, nicht durch Schuld eines Eisenbahnbediensteten veranlasster Einnahmsrückstände, sowie interimal verausgabter Ersatzbeträge, in Ermanglung eines an der Ersatzleistung Schuldtragenden, dem dem

mittelbar bevorgestandene Eröffnung der Bahnstrecke von Prag nach Lobositz, um der Pachtgesellschaft für die restliche Pachtdauer von wenigen Monaten die Einrichtung des Betriebes auf dieser neuen Linie zu ersparen, sowie in Anbetracht des in dieser Hinsicht übereinstimmenden Interesses der Staatsverwaltung das Pachtverhältnis schon mit 1. Mai 1850 aufgelöst und der Betrieb der nördlichen Staatseisenbahn in die eigene Verwaltung des Staates übernommen.

Zur Besorgung dieses Betriebsgeschäftes wurde vom Minister mit obigem Tage zunächst provisorisch eine »k. k. Betriebsdirection der nördlichen Staatseisenbahn« mit dem Sitze in Prag in unmittelbarer Unterordnung unter die I. Abtheilung der Generaldirection der Communicationen errichtet und für dieselbe ein ausführlicher provisorischer Amtsunterricht erlassen, welcher detaillirte Bestimmungen über die Stellung und den Wirkungskreis dieser Direction sowie über die innere Geschäftsführung bei derselben enthielt.

In diesem vom 17. April 1850 datirten Amtsunterrichte wird die Betriebsdirection als eine technisch administrative Behörde bezeichnet, welche eingesetzt wurde, um den Betrieb der nördlichen Staatseisenbahn zu leiten und auszuführen.

Sie hatte bei der Beförderung und Behandlung der Reisenden und der Sendungen sowie bei den Betriebsfunctionen überhaupt für die genaue Vollziehung aller für den Betriebsdienst erlassenen technischen und Verwaltungsnormen und Vorschriften, der Verkehrs- und Tarifbestimmungen sowie der Fahrordnung Sorge zu tragen, weiter dahin zu wirken, dass diese Anordnungen den Bedürfnissen der Regierung und des allgemeinen Verkehrs möglichst entsprechen. Zu diesem Ende hatte sie die Materialien für die Gesetzgebung und für die zu treffenden Einrichtungen vorzubereiten und wegen Beseitigung wahrgenommener Gebrechen oder Lücken in denselben und wegen der sich als nöthig darstellenden Veränderungen die begründeten Anträge ungesäumt an die Generaldirection der Communicationen zu erstatten; sie hatte aber zugleich die zur Erfüllung der Zwecke der Anstalt geeigneten Mittel in den Fällen selbständig zur Anwendung zu bringen, für welche in den geltenden Normen nicht vorgedacht war. Sie hatte weiter das gesammte, auf den ihr zugewiesenen Bahnlinien

Staatsschatze gegenüber Ersatzpflichtigen zu bewilligen, wenn der Betrag in einem wie in dem anderen Falle 200 fl. nicht überstieg.

Vergleiche über Rechtsstreite oder überhaupt Rechtsgeschäfte konnte die Generaldirection eingehen, wenn der Betrag, welcher aufgegeben oder zugestanden werden sollte, 1000 fl. für jeden speciellen Fall nicht überstieg, oder zur Abtragung einer 3000 fl. übersteigenden Schuld an das Aerar keine längere als eine dreijährige Frist zugestanden werden sollte. Bei höheren Beträgen oder längeren Terminen war der Beschluss des Ministeriums einzuholen.

Wenn sich bezüglich der mit fremden Bahnunternehmungen abgeschlossenen Verträge Aenderungen in Manipulationssachen oder in anderen minder wesentlichen Beziehungen zum Besten der beiderseitigen Contrahenten als wünschenswerth erwiesen, so hatte die Generaldirection darüber mit den fremden Directionen das Einvernehmen zu pflegen; der Abschluss neuer oder die Erneuerung betehender Verträge sowie die Aenderung wesentlicher Bestimmungen während der Vertragsdauer war, wenn es sich um das Ausland handelte, überhaupt dem Ministerium vorbehalten, gegenüber dem Inlande aber demselben zur Genehmigung vorzulegen.

Belangend die wesentlichsten Personalangelegenheiten, so konnte die Vermehrung oder Verminderung der systemisirten Dienststellen nur mit Genehmigung des Ministeriums stattfinden; der Generaldirection stand jedoch die Aufnahme von Aushilfsindividuen zur zeitweisen Verwendung gegen Taggeld zu.

Die Ernennung der Conceptsbeamten, der technischen Beamten bis zum Ingenieur abwärts, der Oberbeamten von eigenen Cassen, sowie aller Beamten, welche in einer höheren als der X. Diätenclasse standen, war dem Ministerium vorbehalten. Dasselbe galt bezüglich der Entscheidung über die Degradirung, Dienstesentlassung, Pensionirung, Quiescirung, Dienstesentsagung, den Diensttausch und die Versetzung der vom Ministerium ernannten Beamten, sowie bezüglich der Pensionsbehandlung ihrer Witwen und Waisen. Doch war die Generaldirection ermächtigt, wenn es der Dienst erforderte, die Ingenieure ohne Einholung der Genehmigung des Ministeriums zu versetzen. Bezüglich des sonstigen Personals standen die Ernennung und die übrigen vorgenanten Massnahmen überhaupt der Generaldirection zu.

befindliche, bewegliche und unbewegliche Eigenthum der Staatseisenbahn zu verwalten und für die Erhaltung dieser Bahnlinien und aller Betriebsmittel zu sorgen. Sie hatte über die richtige Einhebung, Verrechnung und Abfuhr der Einnahmen, dann über die gehörige Bestreitung und Verrechnung der Ausgaben sowie über die Anwendung der vorgeschriebenen Controle zu wachen. Endlich hatte sie aber auch bei dem pflichtmässigen Streben nach möglichster Vervollkommnung des Eisenbahninstitutes stets die mit dieser Aufgabe vereinbarliche Sparsamkeit in den Ausgaben und die möglichste Vermehrung der Einnahmen im Auge zu behalten.

Es lag sonach die Besorgung des ganzen Betriebsgeschäftes zunächst in ihren Händen und waren diejenigen Verfügungen, bei denen sie an die Genehmigung, beziehungsweise Entscheidung der vorgesetzten Generaldirection gebunden war, in dem Amtsunterrichte genau aufgezählt.*)

An der Spitze der Betriebsdirection stand ein für den Gang der Geschäfte und für alle Amtshandlungen derselben die unmittelbare Verantwortung tragender Director, der im Falle seiner Abwesenheit oder Verhinderung vom technischen Inspector der Direction vertreten wurde.

Die Direction zerfiel in vier Abtheilungen, und zwar:

1. für den technischen Betrieb;
2. für den Werkstättenbetrieb;
3. für die Expeditionsgeschäfte im Personen- und Sachenverkehr, und
4. für die Secretariatsgeschäfte.

Ausserdem war der Direction eine Rechnungsabtheilung zugetheilt, welche jedoch unmittelbar der Generaldirection der Communicationen unterstand und die ihr instructionsmässig obliegende Prüfung der Rechnungen und Ausübung der Controle unabhängig von der Betriebsdirection zu pflegen hatte, im übrigen aber von letzterer in allen den Rechnungsdienst betreffenden Angelegenheiten als Hilfsamt benüzt werden konnte.

*) Dahin zählten selbstverständlich vor allem die gleichen Punkte, bezüglich welcher schon die Generaldirection die Genehmigung des Ministeriums einzuholen bemüssigt war. Die Betriebsdirection war aber bereits an die höhere Genehmigung gebunden:

a) bei Bahnenreconstructionen, im Falle der Kostenbetrag bei einem Objecte den Betrag von 2000 fl. überschritt;

b) bei neuen Herstellungen zur Vervollständigung, Erweiterung oder sonstigen Veränderung der Baulichkeiten, wenn der Kostenbetrag für eine Station oder für eine Bahnstrecke zwischen zwei Stationen 500 fl. überschritt;

c) bei allen Veränderungen an den Gegenständen des Fahrfundus instructus, der Werkstätten und sonstigen Betriebsmitteln, wenn die diesfälligen Kosten für die ganze Bahnstrecke in Einem Monate mehr als 300 fl. betrugen;

d) bei Nachschaffungen von Gegenständen des übrigen fundus instructus, wenn Vorräthe normirt waren;

e) bei allen Nachschaffungen von Baumaterialien und Verbrauchsgegenständen.

Vergleiche über Rechtsstreite konnte die Direction mit Zustimmung des Rechtsconsulenten eingehen, wenn der Betrag, welcher aufgegeben oder zugestanden werden sollte, 200 fl. nicht überstieg oder zur Abtragung einer höchstens 1000 fl. betragenden Schuld an das Aerar keine längere als eine dreijährige Frist gewährt werden sollte.

Die Direction war berechtigt, dasjenige Arbeits- und Dienerschaftspersonal, welches bei vermehrten Anforderungen an den Betriebsdienst für die Werkstätten, zu Bauherstellungen und anderen derartigen Leistungen nothwendig war, zeitweilig und gegen Taglohn aufzunehmen.

Die Aufnahme von Aushilfsindividuen für das Schreibgeschäft war der Direction nur für die Fälle der äussersten Nothwendigkeit, und zwar auf längstens acht Tage und unter gleichzeitiger Erstattung einer Anzeige an die Generaldirection gestattet.

Belangend die Besetzung der Dienststellen innerhalb des systemisirten Standes, so hatte die Betriebsdirection zu jenen Besetzungen von Beamtenstellen, welche der Generaldirection nach ihrem Wirkungskreise zustanden, derselben Vorschläge zu erstatten. Dagegen war ihr die Besetzung der in ihrem Bezirke erledigten systemisirten Dienerstellen selbständig überlassen. Hinsichtlich des Dienerpersonals war sie auch zur Entscheidung über die Degradirung, die Entlassung, die Dienstesentsagung und den Dienstestausch berufen; sie war ermächtigt, nicht nur die Diener, sondern mit Ausnahme der Ingenieure auch die Beamten der X., XI., und XII. Diätenclasse, wenn es das Beste des Dienstes erforderte, zu versetzen.

Die Suspendirung vom Amte und Gehalte konnte dagegen die Direction bei eintretenden in den allgemeinen Vorschriften begründeten Veranlassungen über alle ihr unterstehenden Beamten und Diener verfügen.

Endlich waren der Direction noch ein in Prag domicilirender öffentlicher Advocat als Rechtsconsulent sowie für die Geldgebarung im ganzen Umfange ihrer Amtswirksamkeit eine eigene Casse beigegeben.

Nach einem unterm 25. April 1850 hinausgegebenen Circulare der neu errichteten Betriebsdirection wurden zur speciellen Ueberwachung der Sicherheit der Fahrten durch Erhaltung der Bahn und bei den die Bewegung selbst betreffenden Vorgängen, dann zur Ueberwachung der verschiedenen Bauherstellungen und des Dienstes gegenüber dem die Bahn benützenden Publicum eigene Beamte der Direction exponirt, und zwar ein Oberingenieur in Brünn für die Strecke zwischen Brünn, Trübau und Olmütz und ein Oberingenieur an dem jeweiligen Endpunkte der Bahn von Prag gegen Sachsen, während die gleiche Ueberwachung in der Strecke zwischen Prag und Trübau speciell von dem technischen Inspector der Direction in Prag besorgt wurde.

Auf der gleichen Grundlage wurde noch unterm 10. Juli 1850 eine zweite provisorische Betriebsdirection in Pest für die weiterhin als »südöstliche Staatseisenbahn« geführten Linien der eingelösten ungarischen Centralbahn errichtet.

Abänderung der Dienstesorganisation für die Eisenbahnbetriebsdirectionen vom 14. Mai 1851. Die im Vorstehenden in ihren Grundzügen geschilderte ursprüngliche Dienstesorganisation des Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten in Ansehung des ihm zugewiesenen Verwaltungszweiges des Eisenbahnwesens erlitt schon in den folgenden Jahren 1851 bis 1853 manigfache einschneidende Aenderungen.

Die Nothwendigkeit, für die Organisation des Staatsbetriebes ab 1. Juni 1851 auch auf der bis dahin im Pachtbetriebe der Wien-Gloggnitzer Bahngesellschaft gestandenen südlichen Staatseisenbahn und weiter vom Jahre 1852 an auf der infolge Ankaufes gleichfalls in das Eigenthum des österreichischen Staates übergegangenen Krakau - Oberschlesischen Eisenbahn vorzusorgen, hatte im Vereine mit den Erfahrungen, die mit den bisherigen provisorischen Verwaltungsnormen während ihrer mehrmonatlichen Geltung gemacht wurden, den Minister von Bruck bestimmt, auf Grundlage eines von dem Generaldirector Adalbert Schmid ausgearbeiteten Organisationsentwurfes, der sodann in der Ministerialsection für die Communicationen durch eine Commission von Fachmännern unter unmittelbarer Leitung des Chefs dieser Section, Ministerialrathes von Kalchberg überprüft worden war, dem Kaiser Anträge für eine neue, definitive und einheitliche Organisirung des Bahnbetriebes auf den sämmtlichen Staatseisenbahnen zu unterbreiten.

Dieser Neuorganisation, welche unterm 14. Mai 1851 die kaiserliche Genehmigung erhielt, lag ausgesprochenermassen hauptsächlich die Tendenz zu Grunde, dass in Anbetracht der Thatsache, dass im Eisenbahnbetriebe die administrativen und technischen Geschäfte in fortdauernder Berührung und Wechselwirkung stehen, auch in dem Verwaltungskörper der Betriebsdirectionen die möglichste Verschmelzung der Technik mit der Administration angestrebt werden müsse.

Es sollte darnach im Grundsatze bei der Organisirung der Betriebsdirectionen weder der Technik noch der Administration ein Vorrang eingeräumt, sondern dahin gestrebt werden, beide Zweige in der Geschäftsleitung gleichmässig zu vertreten. Der Betriebsdirector sollte demnach sowohl ein administrativer als ein technischer Beamte sein können, je nachdem sich in der einen oder anderen Persönlichkeit die für diesen wichtigen Posten erforderlichen Eigenschaften in höherem Masse vereinigten.

Es wurde jedoch festgestellt, dass der zweite Vorstand und Stellvertreter des Directors stets dem anderen Zweige anzugehören habe, und dass derselbe daher, wenn der Director ein Techniker war, ein administrativer Beamte und umgekehrt, wenn der Director der Administration angehörte, ein Techniker sein müsse.

Beide Oberbeamten bildeten zusammen den Vorstand der Direction. Das Recht der Autorisirung und Ausfertigung der Geschäftsstücke kam dem Director zu;

die an die Oberbehörde zu erstattenden Berichte und Anträge waren jedoch von beiden zu unterfertigen. In Gegenständen, welche beide Geschäftszweige berührten, hatten dieselben das Einvernehmen zu pflegen.

Bei obwaltenden Meinungsverschiedenheiten hatte zwar die Verfügung des Directors in Wirksamkeit zu treten; es blieb jedoch dem zweiten Vorstande vorbehalten, die Vorlage des Gegenstandes an die Generaldirection mit Beifügung seiner motivirten Ansicht zu verlangen.

Die Direction hatte sich für die Besorgung des ganzen Betriebsgeschäftes in folgende Abtheilungen zu gliedern:

a) für den technischen Betriebs- und Baudienst, letzterer umfassend den Unter- und Oberbau, dann die Hochbauten bei den auf fertigen und im Betriebe stehenden Eisenbahnen vorkommenden Aus-, Um- und Neubauten;

b) für den Werkstättenbetrieb und das Maschinenwesen;

c) für den Personen-, Eilgut- und Frachtenverkehr;

d) für die Concepts- und Kanzleigeschäfte;

e) für die Materialverwaltung und

f) für das Cassawesen.

Die ersten zwei Abtheilungen waren dem technischen, die anderen vier dem administrativen Directionsvorstande zugewiesen.

Ausserdem stand jeder Betriebsdirection als siebente eine besondere Rechnungsabtheilung zur Seite, welche sowohl für die technischen, wie für die administrativen Zweige des Dienstes, theils als Hilfsamt, theils als Controlamt fungirte und in letzterer Beziehung unmittelbar der Generaldirection der Communicationen unterstand.

Diese Rechnungsabtheilung hatte ihren besonderen Vorstand in der Person des Buchhalters, der in allen Fragen, welche die Geldgebarung, Verrechnung und Controle betrafen, zu hören und den stattfindenden Berathungen beizuziehen war.

Zur Wahrung des Staatsschatzes bei vorkommenden Rechtsbeziehungen war sich des Beirathes eines Rechtsconsulenten zu bedienen.

Dem technischen Oberbeamten waren zur Behandlung der Geschäfte der ihm zugewiesenen Abtheilungen Inspectoren, Oberingenieure und das sonst erforderliche technische Personal beigegeben; dem administrativen Oberbeamten unterstanden zu gleichem Zwecke Secretäre, Concipisten und das sonst erforderliche Cassen- und Hilfspersonal.

Die gleiche organische Scheidung der Geschäfte nach technischen und administrativen Angelegenheiten hatte auch für die Einrichtung des ausübenden Dienstes im unmittelbaren Bahnbetriebe zu gelten.

Zur Besorgung der in die Kategorie des technischen Betriebs- und Baudienstes fallenden Geschäfte wurde jede Bahn in Sectionen von acht bis zwölf Meilen [61 bis 91 *km*] eingetheilt, deren jede einem Ingenieur zugewiesen war, welcher der Direction als selbständiger Rechnungsleger gegenüber stand.

Die Unterorgane der Section waren Ingenieurassistenten mit einer Streckenzuweisung von zwei bis vier Meilen [15 bis 30 *km*], dann Eleven, Bahnaufseher und Bahnwächter. Auf grösseren Stationen waren besondere technische Beamte für den Localdienst als Bahnhofinspectoren bestellt.

Mehrere Sectionen zusammen wurden durch die der Direction beigegebenen Oberingenieure überwacht. Dieselben hatten die Aufgabe, auf die genaue Befolgung der Dienstvorschriften überhaupt, und insbesondere auf die zweckmässige Ausführung der Bauarbeiten, auf die sorgsame Erhaltung der Bahn, der Gebäude und der Betriebsmittel, dann auf die wirthschaftliche Gebarung mit den Materialgegenständen einzuwirken und die Direction im allgemeinen durch eine lebenskräftige Localcontrole zu unterstützen.

Jede grössere Werkstätte hatte mit Rücksicht auf ihre Wichtigkeit und auf die Zuweisung einer grösseren oder geringeren Zahl von Werkstättenabtheilungen einen Oberingenieur oder Ingenieur als verantwortlichen Rechnungsleger zum Vorstande, welchem Ingenieure, Ingenieurassistenten, Eleven, Werkführer und das sonst erforderliche Personal untergeordnet waren. Der Abtheilung für den Werkstättenbetrieb war auch der Stand der Locomotivführer und Heizer eingereiht.

Was die administrativen Fächer betraf, so wurden zur Besorgung des Personen- und Sachentransportes auf den Bahnlinien nach dem Bedürfnisse des Verkehrs »Bahnämter« aufgestellt, welchen die Ausgabe der Fahrkarten, die Anweisungen für Separatzüge und Militärtransporte, dann die Aufnahme und Abgabe von Gepäck, Eilgut und Frachten oblag, und die über die Ergebnisse ihrer Geschäftsführung der Direction besondere Rechnung zu legen hatten.

Die Personen-, Eilgut- und Frachtenbeförderung wurde auf den kleineren Stationen vereint, auf den grösseren aber getrennt besorgt.

Von den Bahnämtern wurden auch Post- und Telegraphengeschäfte verrichtet, in welcher Beziehung dieselben zugleich in der Eigenschaft wirklicher Post- und Telegraphenämter die Manipulation und Verrechnung nach den besonderen Vorschriften zu pflegen und den Weisungen der für das Post- und Telegraphenfach bestellten Behörden nachzukommen hatten.

Die zum Transportdienste gehörigen Geschäfte wurden durch Bahnamtsverwalter, Expeditoren, Officiale und Eleven besorgt. Der Abtheilung für das Transportgeschäft waren auch die Conducteure und das übrige in diesem Geschäfte verwendete Arbeiterpersonal zugewiesen.

Zur unmittelbaren Materialgebarung endlich wurden auf den Bahnen Materialdépôts errichtet, aus welchen die Verbrauchsgegenstände an die Abtheilungsingenieure und die Werkstätten ausgefolgt wurden. Jedes Materialdépôt wurde durch einen Verwalter geleitet, dem das erforderliche Hilfspersonal beigegeben war.

Dienstordnung für das im Staatseisenbahndienste verwendete Personal und Regelung seiner Versorgungsansprüche. Zu erwähnen ist noch, dass bereits zur selben Zeit in Aussicht genommen war, das Verhältnis der Beamten und Diener, welche, soweit sie nicht in einzelnen Fällen blos provisorisch oder zeitlich ernannt wurden, als wirkliche, stabile Staatsdiener angestellt waren, zur Staatsverwaltung durch eine besondere Dienstordnung und die Ansprüche derselben sowie ihrer Witwen und Waisen auf Unterstützung oder Versorgung, bei eintretender zeitlicher oder bleibender Dienstuntauglichkeit oder im Falle des Ablebens der Bediensteten, durch ein besonderes Pensionsstatut zu regeln, welchem ein aus Beiträgen der Mitglieder und einem Zuschusse des Staates zu bildender Pensionsfonds zu Grunde gelegt werden sollte.

Es sei gleich hier bemerkt, dass jene Dienstordnung später auf Grund kaiserlicher Entschliessung vom 28. November 1852, und zwar als eine für die gesammten der Generaldirection der Communicationen untergeordneten Beamten und Diener gemeinsame, erlassen wurde.

Von der geplanten Errichtung eines eigenen Pensionsstatutes für die Bediensteten des Staatseisenbahnbetriebes wurde dagegen nach längeren mit dem Finanzministerium gepflogenen Verhandlungen wieder Abstand genommen, und vielmehr mit der kaiserlichen Entschliessung vom 29. März 1852 ausgesprochen, dass die bei den Staatseisenbahnen im definitiven Staatsdienste angestellten Beamten und Diener sowie deren Angehörige nach den allgemeinen Pensions- und Provisionnormalien, gleich anderen Staatsdienern, zu behandeln seien.

Massgebend für diesen Beschluss war insbesondere die Erwägung, dass die bis dahin bei den Pensionsfonds der Privateisenbahnunternehmungen gesammelten Erfahrungen befürchten liessen, dass eigene, aus Beiträgen der Bediensteten gebildete Pensionsfonds und deren abgesonderte Verwaltung keine genügende Gewähr für einen dauernden aufrechten Bestand solcher Institute und daher den an ihnen Betheiligten keine hinlängliche Beruhigung für ihre und ihrer Angehörigen Zukunft zu bieten vermöchten, wie denn erst kurz vorher auch die allg. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn sich in ihrer XX. Generalversammlung vom 19. Mai 1851 zu dem Beschlusse veranlasst sah, die von ihr errichtete Pensionscasse in das Eigenthum der Gesellschaft und damit die Verpflichtung zur Pensionirung ihrer Beamten und Diener selbst zu übernehmen.

Die Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851; Regelung des staatlichen Eisenbahn-

aufsichtsdienstes auf Grund derselben durch Errichtung einer Generalinspection für die Communicationsanstalten. Mit kaiserlichem Handschreiben vom 23. Mai 1851 wurde Freiherr von Bruck über sein Ansuchen vom Posten des Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten enthoben und an seine Stelle abermals Andreas Ritter von Baumgartner berufen; nicht lange hierauf wurde letzterer nach dem Rücktritte des Baron Kraus mit kaiserlichem Handschreiben vom 26. December 1851 auch noch zum Finanzminister ernannt, dergestalt, dass er von da ab die Leitung der beiden genannten Ministerien in seiner Hand vereinigte.

Handelsminister von Baumgartner, in dessen damalige zweite Amtsperiode, wie aus dem Folgenden hervorgehen wird, die tiefgreifendsten Wandlungen in der staatlichen Eisenbahnpolitik fielen, beendigte zunächst die Arbeiten, betreffend die Revision des Eisenbahnpolizeigesetzes vom Jahre 1847, die bereits unter Minister von Bruck in Angriff genommen worden waren, nachdem die in der seinerzeitigen kaiserlichen Entschliessung vom 30. Januar 1847 für die Vornahme dieser Revision bestimmte dreijährige Frist abgelaufen war, und diese Revision sich in Anbetracht der mittlerweiligen Aenderung des gesammten staatlichen Verwaltungsorganismus und der Ausdehnung des Eisenbahnnetzes auf solche Ländergebiete der Monarchie, für welche jenes Polizeigesetz noch keine Geltung hatte, auch sonst dringend nöthig erwies.

Diese Revisionsarbeit begnügte sich aber nicht blos damit, die polizeilichen Vorschriften über den Eisenbahnbetrieb einer den seither gewonnenen Erfahrungen entsprechenden Neubearbeitung zu unterziehen, sondern bezweckte vielmehr, den Eisenbahnbetrieb auch in administrativer und technischer Beziehung gesetzlich zu regeln; insbesondere wurde es als nothwendig erachtet, in diesen Richtungen das Verhältnis der Privatunternehmungen zur Staatsverwaltung auf eine feste Grundlage zu stellen und dieselben in Anbetracht ihrer monopolistischen Stellung gegenüber dem sie benützenden Publicum und ihres bedeutenden Einflusses auf das öffentliche Wohl gesetzlich einer ausreichenden Ueberwachung durch die Staatsverwaltung zu unterwerfen.

Unterm 29. August 1851 unterbreitete Minister von Baumgartner einen auf der angegebenen Grundlage ausgearbeiteten und im Schosse der betheiligten Ministerien durchberathenen Entwurf einer allgemeinen Eisenbahnbetriebsordnung, welcher den Rechtsconsulenten der Generaldirection der Communicationen, Sectionsrath Dr. von Maly [Abb. 7], zum Verfasser hatte, der kaiserlichen Genehmigung. Die letztere erfolgte unterm 16. November 1851.

Die nähere Darstellung und Würdigung des Inhaltes dieser neuen Eisenbahnbetriebsordnung, die vom Tage ihrer Verlautbarung, das ist vom 7. Januar 1852 an für sämmtliche Kronländer der Monarchie gesetzliche Kraft erhielt und heute noch in formeller Geltung steht, muss einem anderen Abschnitte dieses Werkes vorbehalten bleiben.

Innerhalb der für die gegenwärtige Arbeit gesteckten Grenzen kommen hier vornehmlich nur die Bestimmungen der §§ 1 und 2 in Betracht, denen zufolge die Bewilligung zur Eröffnung einer neuen Eisenbahn, sie mochte eine Staats- oder Privatbahn sein, dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten auf Grund des Befundes einer eigens zu diesem Ende abgesendeten behördlichen Commission vorbehalten wurde — ferner die Bestimmung des § 59, nach welcher jeder zum Betriebe einer Eisenbahn gehörig autorisirte Privatverein zur Aufstellung einer für die Leitung des Betriebes sowohl der Staatsverwaltung, wie dem Publicum gegenüber verantwortlichen Direction verpflichtet wurde — dann diejenige des § 68, welche die Verpflichtungen der Eisenbahnen gegenüber der Postanstalt in verschärfender Weise dahin feststellte, dass die Eisenbahn-Unternehmungen zur unentgeltlichen Beförderung der Post*) unter den vom Ministerium mit Rücksicht auf die obwaltenden Umstände und Zeitverhältnisse festgesetzten Modalitäten verpflichtet seien, und dass

*) Hiebei sind unter »Post« nicht blos Briefe, Schriften und Amtspakete sondern auch die Fahrpostsendungen zu verstehen.

die Postanstalt berechtigt sei, sich eigener Postwaggons zu bedienen und die unentgeltliche Beförderung derselben sowie der die Postsendungen begleitenden Diener und Beamten, dann die gehörige Verwahrung und Beaufsichtigung dieser Waggons in den Räumen der Eisenbahnunternehmung von der letzteren zu fordern, — endlich und hauptsächlich aber die Bestimmungen der §§ 73 und folgende, nach welchen zur Handhabung der höheren Aufsicht und Controle der Sicherheit und Ordnung des Bahnbetriebes der Eisenbahnen, und zwar sowohl der Staats- wie der Privatbahnen ein eigenes unmittelbar dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten untergeordnetes Organ, nämlich die k. k. Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen geschaffen wurde, welche bestimmt war, an Stelle der auf Grund der kaiserlichen Entschliessung vom 13. Januar 1850 in Unterordnung unter die Generaldirection der Communicationen aufgestellten technischen Inspectoren und administrativen Commissäre zu treten.



Abb. 7. Dr. Vincenz von Maly.

Die Generalinspection, durch deren Schaffung das bis dahin auf Grund der älteren Vorschriften noch den Polizeibehörden der Provinzialhauptstädte übertragene besondere Oberaufsichtsrecht über den Eisenbahnbetrieb für die Zukunft gänzlich wegfiel, sollte aus einem Generalinspector und den ihm untergeordneten Commissären bestehen und im allgemeinen verpflichtet sein, die genaue Befolgung aller sich auf den Eisenbahnbetrieb beziehenden gesetzlichen Anordnungen und insbesondere der Eisenbahnbetriebsordnung selbst sorgfältig zu überwachen, die entdeckten Gebrechen so schnell als möglich zu beseitigen und die Veranlassung zu treffen, dass die Schuldtragenden der gesetzlichen Ahndung unterzogen werden.

Die Generalinspection erhielt das Recht und die Verbindlichkeit, sämmtliche Beamte und Diener in ihren Dienstverrichtungen zu überwachen, und wurde ihr zur Unterstützung ihrer Wirksamkeit eine angemessene Disciplinargewalt in Betreff der im Eisenbahndienste Angestellten, und zwar sowohl der Staats- wie der Privateisenbahnen, eingeräumt.

Noch in demselben Jahre, und zwar unterm 11. December 1851, schritt Minister von Baumgartner in Durchführung dieser Bestimmungen der neuen Eisenbahnbetriebsordnung zur provisorischen Aufstellung einer Generalinspection, wobei aber in mehrfachen Richtungen wesentliche Abweichungen von den Bestimmungen der Eisenbahnbetriebsordnung platzgriffen. Einmal wurde die Generalinspection für die gesammten Communicationsanstalten errichtet, dergestalt, dass sie die Aufsicht und Controle zur Handhabung der Ordnung und Sicherheit nicht blos im Betriebe der Staats- und Privateisenbahnen, sondern auch in demjenigen des Post- und Telegraphenwesens auszuüben berufen wurde.

Ferner wurde an die Spitze der Generalinspection nicht, wie in der Eisenbahnbetriebsordnung vorgesehen, ein Generalinspector gesetzt, sondern es wurden zur Leitung derselben zwei Vorstände berufen, und zwar ein technischer

für den technischen Theil des Eisenbahnbetriebes und des Telegraphenwesens, sowie ein administrativer für den Postdienst und für den administrativen Theil des Eisenbahn- und Telegraphenbetriebes.

Zum technischen Vorstande der Generalinspection wurde der Sectionsrath Adalbert Ritter v. Schmid, zum administrativen hingegen Sectionsrath Wilhelm Böcking ernannt.

Unter der Leitung dieser beiden Vorstände, welche ihren Amtssitz in Wien hatten, fungirten in den einzelnen Kronländern für bestimmte, ihnen zugewiesene Bahnstrecken, an welchen sie ihren Wohnsitz zu nehmen hatten, sowohl technische als administrative Commissäre. Zunächst wurden fünf technische Commissäre bestellt, während mit den Functionen der administrativen Commissäre auch für den Eisenbahnbetrieb einige der zu jener Zeit bereits im Amte gestandenen Postcommissäre betraut wurden.

Dem technischen Vorstande und den technischen Commissären fiel speciell in Ansehung des Eisenbahndienstes die Aufsicht über den Bauzustand der Bahn, der Gebäude und der sonstigen Bahnzugehörungen, dann über den Zustand der gesammten Betriebsmittel, einschliesslich der zur Verhütung von Unglücksfällen und zur Rettung bei Eintritt derselben erforderlichen Mittel, sowie die Ueberwachung der für den technischen Theil des Betriebes bestimmten ausübenden Beamten der Eisenbahnen in ihren Dienstesverrichtungen zu, während dem administrativen Vorstande und den administrativen Commissären die Sorge für die Beobachtung der kundgemachten Fahrordnungen, der Tarife, dann der Bestimmungen über den Personen- und Sachenverkehr und die Ueberwachung der in diesen administrativen Zweigen des Eisenbahndienstes verwendeten ausübenden Beamten und Diener oblag.

Für die Generalinspection im allgemeinen sowie für jede der beiden genannten Kategorien von Commissären derselben wurde unterm 29. December 1851 eine eingehende Instruction erlassen, welche in ihren wesentlichen Bestimmungen auf der Grundlage aufgebaut war, dass die Generalinspection keine förmliche Behörde zu bilden habe, sondern dass vielmehr die Commissäre derselben, unbeschadet ihrer Unterordnung unter die zur Ueberwachung ihrer Amtsführung berufenen, oben angeführten Vorstände, als einzelne der Ministerialsection für Communicationsanstalten, beziehungsweise dem Minister untergeordnete Ueberwachungsorgane zu functioniren haben, welche befugt seien, nach Massgabe ihres Wirkungskreises unter ihrer eigenen persönlichen Verantwortung Verfügungen zu treffen, und sich diesfalls unmittelbar sowohl an die Betriebsdirection der Staats- und Privatbahnen, wie auch an das Ministerium zu wenden, von dem sie auch unmittelbar ihre Aufträge erhielten.

Die Anordnungen, welche die Commissäre zu treffen und durch Belehrung oder durch das in ihre Hände gelegte Strafrecht zur Vollziehung zu bringen berufen waren, hatten aber in der Regel nur darin zu bestehen, dass alle Organe des Eisenbahnbetriebes zur pünktlichsten Befolgung der Eisenbahnbetriebsordnung und der speciellen Dienstesvorschriften und Instructionen zu verhalten waren. Anordnungen zu anderweitigen Vorgängen waren die Commissäre ausnahmsweise zu treffen berechtigt und verpflichtet, wenn die Ordnung und Sicherheit des Betriebes in einem ausserordentlichen Falle nur durch ein unverzügliches Einschreiten gewahrt werden konnte, und es an solchen Organen gebrach, welche zunächst zu wirken berufen und geeignet gewesen wären.

Die Commissäre wurden in diesen Instructionen angewiesen, ihre Dienstgeschäfte ununterbrochen zu verrichten, daher ihren Bezirk fortwährend zu bereisen, und nur die zur Ausarbeitung von Berichten oder anderen amtlichen Erledigungen sowie zur unentbehrlichen Erholung nöthige Zeit an ihrem Wohnorte zuzubringen.

In die innere Verrechnung der Privatbahnen hatten die administrativen Commissäre bei Ausübung ihres Aufsichtsdienstes nur insoweit einzudringen, als es die Ueberwachung der Regelmässigkeit und Ordnung des Verkehrs erforderte. Dagegen wurden dieselben

verpflichtet, auf den Staatseisenbahnen auch die Manipulation und Verrechnung der Eisenbahnämter der Dépôts- und Directionscassen sowie die Verrechnung der Werkstätten eindringlich zu untersuchen, zu diesem Behufe auch Cassascontrirungen vorzunehmen und sorgfältig darauf zu sehen, ob die für den Transportdienst aufgerechneten Arbeiter wirklich in Verwendung seien.

In dieser Instruction findet sich auch die für jene frühe Zeit sehr bemerkenswerthe Belehrung an die Commissäre, dass sie sich bei ihrer Controle des Bahnbetriebsdienstes stets den Grundsatz gegenwärtig zu halten haben, dass die sämmtlichen Bahnen eine zusammenhängende, einheitliche Transportstrecke zu bilden haben, deren einzelne Unterabtheilungen weder für den Reisenden noch für den Versender fühlbar sein sollen, — gewiss ein ideales Endziel, das angesichts der divergirenden Interessen concurrirender Unternehmungen selbst nach den angestrengtesten und vielfach erfolgreichen Bemühungen von mehr als 45 Jahren heute noch nicht als völlig erreicht betrachtet werden kann!

Die Commissäre, und zwar sowohl die technischen, wie die administrativen, waren endlich auch berechtigt, wenn sie nach Erwägung aller Umstände infolge ihrer praktischen Anschauung des Dienstes Aenderungen in den Normalien, Instructionen und vorschriftsmässigen Einrichtungen des Eisenbahnbetriebes für nöthig erachteten, dieselben bei der Staatseisenbahnbehörde, in deren Wirkungskreis die zu treffende Verfügung lag, begründet in Antrag zu bringen.

Auf Grund eingeholter kaiserlicher Genehmigung vom 10. Januar 1852 wurde die im vorstehenden in ihren Hauptpunkten skizzirte provisorische Organisation der Generalinspection als eine definitive erklärt.

Reorganisirung der Generaldirection der Communicationen vom 21. November 1851 durch ihre Einverleibung in das Ministerium als Section desselben. Beiläufig zur selben Zeit, in welcher die Arbeiten für die neue Eisenbahnbetriebsordnung beendigt wurden, schritt Minister von Baumgartner auch zu einer Reorganisirung der Generaldirection der Communicationen.

Noch unter seinem Amtsvorgänger war bereits eine weitere Ausgestaltung in der Dienstesorganisation derselben in der Richtung eingetreten, dass gelegentlich der definitiven Organisirung des staatlichen Eisenbahnbetriebes auf Grund derselben kaiserlichen Entschliessung vom 14. Mai 1851, mit welcher die Aufstellung und Einrichtung der Betriebsdirectionen genehmigt wurde, in Anbetracht der grossen Menge und des hohen Werthes der zum Bahnbetriebe erforderten Verbrauchs- und Inventarialgegenstände, der ersten Abtheilung der Generaldirection zur thunlichsten Centralisirung des wichtigen Geschäftszweiges der Materialgebarung in seiner höheren Dienstesgliederung ein eigenes Organ in der Eigenschaft eines Oberinspectors an die Seite gestellt wurde, welches die Aufgabe hatte, die Generaldirection in der Leitung dieses Geschäftszweiges und in der Controle über die gesammte Materialverwaltung auf den Staatsbahnen an der Hand einer hiefür erlassenen umfassenden Vorschrift zu unterstützen.

Minister von Baumgartner erblickte nun aber in dem Nebeneinanderbestehen einer eigenen Ministerialsection für die Verkehrsanstalten und einer Generaldirection der Communicationen ausserhalb des Ministeriums eine ebenso überflüssige, wie kostspielige Einrichtung, die nur geeignet sei, den Wirkungskreis in mehr Theile zu zersplittern, als es durch die Natur des Eisenbahnbetriebsgeschäftes gefordert werde, und dadurch einen in den meisten Fällen nachtheiligen Umzug in dem Dienstesgange herbeizuführen. Ausserdem liess ihn die Thatsache, dass die Generaldirection der Communicationen eigentlich aus drei selbständig nebeneinander stehenden Generaldirectionen für den Eisenbahnbetrieb, für den Postbetrieb und für das Telegraphenwesen bestand, die nicht durch einen gemeinsamen Amtsvorstand zu einem Ganzen verbunden waren, die wünschenswerthe Einheit in der Leitung vermissen, dies umsomehr, als gemäss der Abgren-

zung der Competenzen zur Ministerialsection, bei der eine solche einheitliche Leitung bestand, lange nicht alle jene Angelegenheiten gelangten, bei denen die Entscheidung unter Bedachtnahme auf den Zusammenhang jener Dienstzweige zu treffen war.

Aus diesen Erwägungen sah sich Minister von Baumgartner zu Reorganisationsanträgen veranlasst, welche unterm 21. November 1851 die Genehmigung des Kaisers erhielten.

Darnach wurden mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1852 die Generaldirectionen für den Eisenbahnbetrieb und das Postwesen sowie die Direction der Telegraphen, welche bis dahin zusammen die dem Ministerium untergeordnete Generaldirection der Communicationen ausmachten, in ihrem damaligen Bestande aufgelöst und wurde an deren Stelle eine Generaldirection der Communicationen eingesetzt, die zugleich, als eine Section des Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten, einen selbständigen aber integrirenden Theil desselben zu bilden hatte.

Ausser dem mit dem Charakter eines Sectionschefs bekleideten Generaldirector hatte die Section aus fünf Departements und einem den letzteren coordinirten Rechtsconsulenten zu bestehen.

Die Departements waren folgende:

I. für die allgemeinen administrativen Angelegenheiten der Section und insbesondere des Post- und Telegraphenwesens;

II. für die der Section vorbehaltene Einflussnahme auf den Eisenbahnbau, ferner für die Bauangelegenheiten der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen, für die Angelegenheiten betreffend die Anschaffung und Vermehrung der Fahrbetriebsmittel und Werkstätteneinrichtungen, dann für die Angelegenheiten der Privatbahnen sowie der Einlösung solcher Bahnen, für Eisenbahnanschlussverträge und die Eisenbahnstatistik;

III. für den Bau der Telegraphenlinien, für die Telegraphenwerkstätte und das astronomisch-physikalische Observatorium;

IV. für die Angelegenheiten des Post- und des Telegraphenbetriebes und der Manipulation bei demselben und

V. für die Angelegenheiten des Eisenbahnbetriebes, und zwar der Bahnerhaltung, des Verkehrs- und des Transportwesens, einschliesslich der den Eisenbahndienst betreffenden Personalangelegenheiten, dann für die Angelegenheiten des deutschen Eisenbahnvereines.

Ueberdies hatten der Section noch als Hilfsämter zur Seite zu stehen: die vier Abtheilungen für den technischen Eisenbahnbetriebs- und Baudienst, für die Eisenbahnbetriebsmechanik, für das Materialwesen und für die Telegraphentechnik, dann das Cursbureau für das Postwesen und die Postöconomieverwaltung.

In Beziehung auf Rechnungsgegenstände hatte sich die Section der Mitwirkung der technischen und administrativen Rechnungsabtheilung für Communicationen, endlich der Posthofbuchhaltung zu bedienen.

Hinsichtlich der Kanzleigeschäfte war die Generaldirection an die Manipulationsämter des Ministeriums gewiesen.

Endlich wurde ihr auch die für die Handhabung der Eisenbahnbetriebsordnung sowie für die Ueberwachung des ausübenden Dienstes der Communicationsanstalten neu errichtete Generalinspection unmittelbar untergeordnet.

Als in den Wirkungskreis der Generaldirection der Communicationen fallend, wurden alle jene Gegenstände bezeichnet, welche den Wirkungskreis der Unterbehörden nach Massgabe der diesfälligen Bestimmungen überstiegen, und nicht insbesondere der Genehmigung und Entscheidung des Ministers oder gar des Kaisers vorbehalten waren.*)

Mit der Leitung der neuen Section und den Functionen des Generaldirectors der Communicationen wurde der Vorstand der bisherigen Ministerialsection für die Communicationsanstalten Franz Ritter von Kalchberg betraut. Später, und zwar mit kaiserlicher Entschliessung vom 8. December 1852, wurde derselbe zum wirklichen Generaldirector der Communicationen und Sectionschef im Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten ernannt.

*) Vgl. weiter unten die Anmerkung auf Seite 196.

Reorganisirung des öffentlichen Baudienstes vom 12. Mai 1852; Errichtung der k. k. Centraldirection für Eisenbahnbauten. Nicht minder reformbedürftig als der Dienst für die Communicationsanstalten erwies sich auch die im Jahre 1849 vorgenommene erste Organisation des in der II. Ministerialsection zusammengefassten öffentlichen Baudienstes, und insbesondere der in Unterordnung unter dieselbe als obere leitende Behörde für die öffentlichen Bauten aufgestellten Generalbaudirection.

Auch hier liess, ähnlich wie bei der ursprünglichen Organisation der Generaldirection der Communicationen, die Auflösung dieser leitenden Baubehörde eigentlich in drei vollkommen coordinirt und selbständig nebeneinander bestehende Directionen jede Einheit in der Leitung vermissen. Dazu kam noch die Erkenntnis, dass speciell die die erste Abtheilung der Generalbaudirection bildende Eisenbahnbausection thatsächlich einem, sich von den Agenden der übrigen beiden Sectionen essentiell unterscheidenden Geschäftszweige vorstand, indem der Eisenbahnbau nach ganz anderen Gesichtspunkten ausgeführt werden musste, als andere Bauten, derselbe sich daher nur schwer mit den anderen Zweigen des öffentlichen Baudienstes in eine Einheit verbinden liess, vielmehr sein Gedeihen für sich eine selbständige einheitliche Leitung bedingte.

Diese Erwägungen veranlassten den Handelsminister, dem Kaiser Anträge auf eine Reorganisirung auch der leitenden Behörden des öffentlichen Baudienstes zu unterbreiten.

In Gemässheit dieser mit kaiserlicher Entschliessung vom 12. Mai 1852 genehmigten Anträge wurde mit Wirksamkeit vom 1. October 1852 die bisher bestandene Generalbaudirection aufgehoben.

Die Leitung der Eisenbahnbauten wurde mit dem gleichen Zeitpunkte von jener der anderen Bauangelegenheiten völlig getrennt und einer eigenen Behörde zugewiesen, die unter dem Titel »K. k. Centraldirection für Eisenbahnbauten« errichtet wurde, und deren Amtsthätigkeit sich auf den ganzen Umfang des Kaiserstaates mit Ausnahme des lombardisch-venezianischen Königreiches zu erstrecken hatte.

Was den Wirkungskreis und den Geschäftsgang der Centraldirection für Eisenbahnbauten, an deren Spitze mit kaiserlicher Entschliessung vom 23. October 1852 der Sectionsrath Dr. Karl Ritter von Ghega als Centraldirector mit dem Range eines Ministerialrathes berufen wurde, betraf, so griff man im allgemeinen mit geringen, durch die geänderten Verhältnisse bedingten Modificationen auf jene Amtsinstruction zurück, die seinerzeit mit dem Hofkammerdecrete vom 13. März 1842 für das Geschäftsverfahren und den Wirkungskreis der bestandenen Generaldirection für die Staatseisenbahnen erlassen worden war, und die sich in ihrer Einfachheit so vortrefflich bewährt hatte.

Dies galt insbesondere auch bezüglich der grösseren Berücksichtigung des administrativen Elementes bei der Führung der Geschäfte, indem anders als bei der bestandenen Generalbaudirection, welche als eine rein technische Behörde organisirt war, dem Vorstande der neuerrichteten Centraldirection für Eisenbahnbauten nebst dem technischen Oberinspector ein administrativ gebildeter Stellvertreter als Vicedirector zur Seite gegeben und überdies für Rechts- und Grundeinlösungsangelegenheiten bei der Centraldirection ein besonderer Rechtsconsulent bestellt wurde.

Festgehalten wurde dagegen auch bei dieser neuen Organisation des Eisenbahnbaudienstes, wie bei allen früheren, daran, dass der Centraldirection keine weiteren organisirten Unterbehörden unterstellt wurden, sondern dass sie vielmehr unter oberer Ueberwachung seitens der Ministerialsection die ihr übertragenen Eisenbahnbauten mit Hilfe ihrer jeweilig exponirten Ingenieure selbst zu leiten und zu besorgen hatte.

Die Leitung der übrigen von der Generalbaudirection besorgten Geschäfte des Wasser-, Strassen- und Hochbaues gingen direct an die Section II des Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten über.

Diese Ministerialbausection, an deren Spitze Sectionschef Karl Czörnig Freiherr von Czernhausen [Abb. 8] gestellt wurde, theilte sich in vier Departements, und zwar:

1. für das Eisenbahnbauwesen;
2. für die technischen Angelegenheiten des Strassen- und Wasserbaues;
3. für die technischen Angelegenheiten des Hochbaues und
4. für die administrativen, namentlich die Personal- und Cassaangelegenheiten und das Gebührenwesen bei sämmtlichen Bauzweigen.

Der Wirkungskreis der Ministerialbausection, die nicht, wie die Generalbaudirection, Bauten selbst zu führen, sondern nur die von ihr genehmigten Bauführungen in oberster Linie zu überwachen berufen war, umfasste im allgemeinen alle jene Gegenstände, die den Wirkungskreis der Unterbehörden überstiegen, und nicht insbesondere der Genehmigung und Entscheidung des Kaisers vorbehalten waren; die positive Richtschnur in letzterer Beziehung bildete der erst kurz vorher mit kaiserlicher Entschliessung vom 12. April 1852 festgestellte allgemeine Wirkungskreis der Ministerien und besondere Wirkungskreis des Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten.*)

Gänzliche Auflösung der Generaldirection der Communicationen und der Generalinspection für die Communicationsanstalten. Wurde auf diese Art das Eisenbahnbauwesen, ähnlich wie schon im Jahre 1842 bei der ersten Uebernahme des Eisenbahnbaues auf den Staat, wieder in einfacher Weise zwischen Ministerium, als der obersten leitenden und überwachenden Behörde, und der Centraldirection für Eisenbahnbauten, als der eigentlich bauführenden Dienststelle, getheilt, so gelang es bald darauf, eine gleiche Geschäftsvereinfachung auch für die Angelegenheiten des Eisenbahnbetriebes einzuführen, die seit der letzten Umorganisirung vom 1. Januar 1852 noch in complicirterer Weise, theilweise von den als leitende Executivstellen fungirenden Eisenbahnbetriebsdirectionen und theils von der III. Section des Ministeriums, und zwar von letzterer wieder theils als Generaldirection der Communicationen im eigenen Namen und theils als integrirender Bestandtheil des Ministeriums, besorgt wurden.

Aeusserlich veranlasst durch eine schwere Erkrankung des Generaldirectors der Communicationen, Sectionschef Ritter von Kalchberg, die dessen Uebernahme in den zeitlichen Ruhestand nöthig machte, wurde über Antrag des Ministers

*) Der besondere Wirkungskreis des Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten war, soweit er das Eisenbahnwesen betraf, folgender:

B. In Bausachen:

§ 11. *a)* die Bewilligung von Neubauten, Reparaturen, Herstellungen, Reconstructionen, Ergänzungen etc. im und Eisenbahnbaufache, wenn die gehörig veranschlagten, aus dem Staatsschatze zu bestreitenden Kosten die Summe von 50.000 fl. C.-M. nicht überschritten;

b) die Leitung der Ausführung aller Bauten, welche von dem Handelsministerium [ad *a*] oder über Antrag desselben von Sr. Majestät bewilligt worden sind;

c) die Genehmigung aller Lieferungs-, Lohnanschaffungs-, Bau- und Grundeinlösungsverträge zur Ausführung der ad *b)* erwähnten Bauten.

C. In Angelegenheiten der Communicationsanstalten.

§ 12. Staatseisenbahnen.

a) Die Einleitungen und Vorverhandlungen zum Abschlusse von Eisenbahnstaatsverträgen im Einvernehmen mit den Ministerien des Aeussern, des Krieges und der Finanzen, wenn aus solchen Verträgen eine Verpflichtung auf den Staatsschatz übernommen werden sollte und nach vorläufig eingeholter a. h. Genehmigung, ferner die Ueberwachung der Ausführung solcher Verträge;

b) die Verwaltung des gesammten, dem Staatseisenbahnärar gehörigen beweglichen und unbeweglichen Eigenthums;

c) die Leitung des gesammten Staatseisenbahnwesens und die Entscheidung aller administrativen Angelegenheiten der Staatseisenbahnen (die Ernennung der Directoren und Administratoren der Staatseisenbahnbetriebsdirectionen blieb Sr. Majestät vorbehalten);

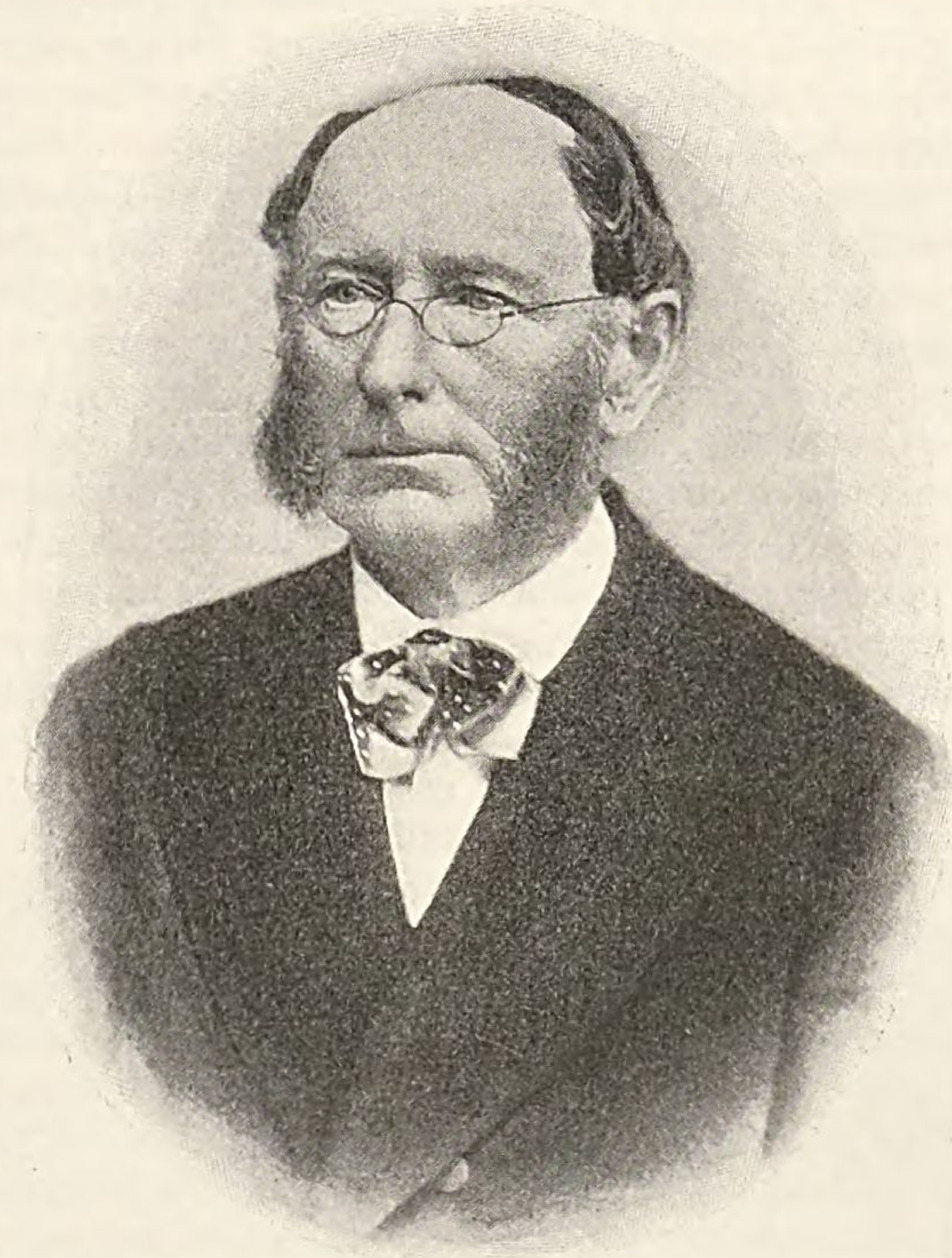
d) die Aufsicht über die Erhaltung sämmtlicher Betriebsmittel, insbesondere des fundus instructus der Staatseisenbahnen;

e) die Bewilligung aller zum ordnungsmässigen Betriebe der Staatseisenbahnen erforderlichen Herstellungen, Anschaffungen und Ergänzungen;

f) die Festsetzung der Tarife der Fahrordnungen und der Bestimmungen über den

von Baumgartner mit kaiserlicher Entschliessung vom 10. October 1853 im Interesse der weiteren Vereinfachung des Geschäftsganges bei der Leitung der Communicationsanstalten im Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten die Auflösung der bis dahin diesem Ministerium einverleibten Generaldirection für Communicationen ausgesprochen und angeordnet, dass deren Geschäfte, soweit sie zur Centralleitung gehören, von dem Handelsministerium, wie alle anderen ihm zustehenden Geschäfte, als reine Ministerialagenden behandelt, die minder erheblichen aber den Unterbehörden überlassen werden.

Zugleich fand man sich in der Erkenntnis, dass die einander so nahe verwandten und in innigster Wechselwirkung zu einander stehenden Zweige des Eisenbahnbaues und Betriebes, die bisher stets getrennt in zwei Sectionen des Ministeriums verwaltet wurden, besser in einer leitenden Hand vereinigt seien, zu einer Aenderung der Geschäftsvertheilung im Ministerium bestimmt.


Abb. 8. Karl Czörnig Freiherr von Czernhausen.

Dasselbe wurde hinfort in drei Sectionen getheilt, von denen die erste, wie bisher, die Angelegenheiten des inneren und äusseren Handels, der Schiffahrt, Consulate, Gewerbe, Privilegien u. dgl., die zweite den Eisenbahnbau und Betrieb und die dritte die Post- und Telegraphen, dann den Strassen- und Wasserbau sowie die sonstigen Bauangelegenheiten zu umfassen hatte.

Zum Vorstande der II. Section wurde Sectionschef Freiherr von Czörnig ernannt.

Von dem Gedanken ausgehend, dass im Interesse der weitgehendsten Geschäftsvereinfachung und Vereinheitlichung des ganzen Dienstorganismus des Ministeriums die gleiche Incorporirung sich auch auf die der Generaldirection der Communicationen beigegebenen Hilfsorgane erstrecken könne, wurde auf Grund weiterer kaiserlicher Genehmigung vom 21. November 1853 auch die gemäss der Eisenbahnbetriebsordnung errichtete Generalinspection für Communicationen aufgelöst und verfügt, dass die derselben

Personen- und Sachentransport auf Staatsbahnen, nach vorläufig mit dem Finanzministerium gepflogener Rücksprache;

g) die Ratificirung von Verträgen mit den Verwaltungen anderer Eisenbahnen oder anderer Verkehrsanstalten über den Anschluss des Verkehrs und die Bedingungen desselben im Einvernehmen mit dem Finanzministerium.

§ 13. Privateisenbahnen.

a) Die Verhandlungen wegen Ertheilung von Concessionen zum Bau von Privatbahnen nach Massgabe des Eisenbahnconcessionsgesetzes;

b) die Oberaufsicht über den Betrieb der dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Privateisenbahnen.

§ 14. Eisenbahnbetriebsordnung.

Die Handhabung der mit der a. h. Entschliessung vom 16. November 1851 genehmigten Eisenbahnbetriebsordnung, insoferne dieselbe in dem Gesetze nicht anderen Ministerien eingeräumt war.

zugestandenen Functionen an das Ministerium überzugehen haben, und daselbst von den betreffenden Ministerialreferenten und den ihnen zugetheilten Organen zu vollziehen seien.

Zu diesem Ende wurden der Eisenbahnsection des Ministeriums speciell für die Beaufsichtigung des Eisenbahnbetriebes ein technischer Commissär und zwei administrative Commissäre zugewiesen.

Neuerliche Abänderung der Dienstesorganisation der Eisenbahnbetriebsdirectionen vom 22. August 1853. Veranlasst theils durch die eben erörterte Reorganisation der obersten leitenden Centralstelle, theils durch eine abermalige Erweiterung des staatlichen Betriebsnetzes wurde zur selben Zeit auch die Dienstesorganisation für die dem Ministerium unmittelbar unterstellten Eisenbahnbetriebsdirectionen einer abermaligen Revision unterzogen.

Im August 1853 war nämlich von den Ministerien der Finanzen und des Handels ein Uebereinkommen mit der Direction der Wien-Gloggnitzer Bahn wegen Einlösung dieser Bahn abgeschlossen worden, welches unterm 30. August 1853 die kaiserliche Genehmigung erhielt.

Infolge ihrer Einlösung wurde nun diese Bahn mit 1. October 1853 der südlichen Staatsbahn einverleibt und letztere von diesem Zeitpunkte an für ihre Verwaltung in zwei Sectionen getheilt; die erste umfasste die Strecke von Wien bis Mürzzuschlag, einschliesslich der im Bau begriffenen Ueberschienung des Semmering und der beiden Flügelbahnen nach Laxenburg und nach Katzelsdorf, die zweite die Strecke von Mürzzuschlag bis Laibach, beziehungsweise nach ihrer Bauvollendung bis Triest. Zur Leitung der letzteren Section blieb die bereits in Graz befindliche Eisenbahnbetriebsdirection berufen. Zur Leitung der ersteren Section wurde eine k. k. Betriebsdirection in Wien neu errichtet.

Aus Anlass der Nothwendigkeit, für die Einrichtung dieser neu errichteten Eisenbahnbetriebsdirection vorzusorgen, und an der Hand der Erfahrungen, welche mit der bisherigen Organisation der Eisenbahnbetriesdirectionen gemacht wurden, wurde auf Grund kaiserlicher Genehmigung vom 22. August 1853 in der Absicht, um gegenüber den im bedeutenden Masse gesteigerten Anforderungen des Verkehrs bei diesen wichtigen Dienststellen einen raschen und sicheren Gang der Geschäfte zu erzielen und sicher zu stellen, die Gesammtleitung des Betriebsdienstes, welche bis dahin mit nicht ganz befriedigendem Erfolge zwischen dem technischen und dem administrativen Directionsvorstande getheilt war, in einheitlicher Weise einem administrativen Director anvertraut und demselben die alleinige Verantwortlichkeit für alles, was den Gang der Geschäfte und die Amtshandlungen der Betriebsdirection als Behörde betraf, auferlegt.

Zugleich wurde in Anbetracht der durch die Neuorganisation des Dienstes im Ministerium geschaffenen Verhältnisse, welche die Erweiterung des Wirkungskreises der Betriebsdirectionen zum dringenden Bedürfnisse machten, der bis dahin in Geltung gestandene provisorische Amtsunterricht für dieselben vom 17. April 1850 durch einen entsprechend geänderten, neuen ersetzt, der aber vom Ministerium gleichfalls nur als ein provisorischer mit der Bestimmung hinausgegeben wurde, dass er nach Jahresfrist einer neuerlichen Revision unterzogen werden solle.

Nach diesem Amtsunterrichte, in dem die Betriebsdirectoren angewiesen wurden, darauf bedacht zu sein, den schriftlichen Geschäftsverkehr überall so viel als möglich zu vereinfachen, alle nicht strenge nothwendigen Schreibereien abzustellen und durch den persönlichen und mündlichen Verkehr zu ersetzen, waren dieselben zu allen jenen Verfügungen ermächtigt, welche nicht ausdrücklich der Genehmigung des Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten vorbehalten waren*) und nicht in den Wir-

*) Die Gegenstände, über welche die Betriebsdirectionen verpflichtet waren, die Entscheidung des Ministeriums einzuholen, waren im wesentlichen folgende:

1. alle Anträge zu neuen gesetzlichen Vorschriften oder zur Aenderung der bestehenden, dann die Auslegung zweifelhafter Vorschriften;

2. die Errichtung und Organisirung neuer Aemter;

kungskreis der den Betriebsdirectionen untergeordneten Aemter und Geschäftsabtheilungen fielen.

Die Betriebsdirectoren waren übrigens ermächtigt, unter ihrer eigenen Verantwortung und unter dem Vorbehalte der nachträglich unverzüglich einzuholenden höheren Genehmigung auch Verfügungen und Einleitungen, welche die ihnen eingeräumten Befugnisse überstiegen, zu treffen, wenn ihnen solches wegen der Dringlichkeit oder wegen des offenbaren Nachtheiles, der aus dem Aufschube zu besorgen gewesen wäre, geboten erschien.

Die bedeutende Verkehrssteigerung, die mit Beginn des Jahres 1854 insbesondere auf der nördlichen und südöstlichen Staatsbahnlinie eingetreten war, liess es nothwendig erscheinen, den Betriebsdirectoren dieser beiden Linien zu ihrer Entlastung, und um dieselben in die Lage zu versetzen, ihr volles Augenmerk dem äusseren executiven Dienste widmen zu können, einen besonderen Directionsadjuncten an die Seite zu stellen, welcher einen Theil der dem Director obgelegenen Bureaugeschäfte zu besorgen, hiefür die unmittelbare Verantwortung zu tragen und den Director in den nicht seltenen Fällen seiner Abwesenheit vom Sitze der Direction zu vertreten hatte. Diese vom Minister vorerst provisorisch getroffene Massregel erhielt unterm 5. September 1854 die nachträgliche kaiserliche Genehmigung.

Aenderungen in dem Organismus der Eisenbahnbehörden im lombardisch-venezianischen Königreiche seit 1848. Es erübrigt noch in Kürze derjenigen Aenderungen zu gedenken, welche seit dem Jahre 1848 der abgesonderte Organismus der Eisenbahnbehörden im lombardisch-venezianischen Königreiche erfuhr.

Mit 1. Juli 1849 wurde in Umstaltung des ganzen öffentlichen Bau- und Eisenbahnwesens in diesem Königreiche, zunächst provisorisch und sodann auf Grund kaiserlicher Entschliessung vom 22. September 1849 definitiv, in Verona eine Oberbaudirection errichtet, welcher in unmittelbarer Unterordnung unter das Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten, und somit unabhängig

3. Ausnahmen und Erläuterungen von allgemeinen gesetzlichen Vorschriften oder Weisungen des Ministeriums;

4. Aenderungen in den Tarifen, Fahrordnungen und Bestimmungen über die Beförderung von Personen und Sachen;

[nur bei Ereignissen, welche die Regelmässigkeit des Betriebes unterbrachen, durfte die Fahrordnung von den Betriebsdirectoren selbst, jedoch nur im Einvernehmen mit der betreffenden Postdirection und erforderlichenfalls mit den Directionen der angrenzenden Bahnen unter unverzüglicher Erstattung einer Anzeige an das Ministerium geändert werden, von dessen Genehmigung die längere Dauer der getroffenen Aenderung abhängig war; zur Einleitung von Separatpersonenzügen, wenn eine grössere Zuströmung des Publicums an einem Orte aus Anlass besonderer Festlichkeiten, Wallfahrten, Jahrmärkte etc. stattfand, waren die Betriebsdirectoren ermächtigt;]

5. die Reconstruction einzelner Theile der Bahnen oder einzelner Objecte, im Falle der Kostenbetrag bei einem Objecte 3000 fl. überschritt; waren derlei Reconstructionen unverschieblich, so mussten sie, auch wenn ihre Ausführung einen grösseren Betrag in Anspruch nahm, sogleich in Angriff genommen werden; es war jedoch dem Ministerium hierüber unverzüglich die Anzeige zu machen;

6. neue Herstellungen zur Vervollständigung, Erweiterung oder sonstigen Veränderung der Baulichkeiten, wenn der Kostenbetrag 1000 fl. überschritt;

7. die Nachschaffungen zur Vermehrung des Fahrfundus instructus;

8. die neuartigen Veränderungen an den Gegenständen des Fahrfundus instructus, der Werkstätten und der sonstigen Betriebsmittel, wenn sie von dem bisherigen System abwichen und den Betrag von 1000 fl. bei einem Gegenstande überschritten;

9 die Aenderungen in den Signalvorrichtungen;

10. die Erwerbung oder Veräusserung von Realitäten, Capitalien, bleibenden Renten oder anderer nicht auf eine bestimmte Dauer beschränkter Rechte, wenn die Erwerbung oder Veräusserung den Capitalsbetrag von 100 fl. überschritt;

11. Verpachtungen und Miethen, wenn es sich um Gegenstände handelte, die vorher gemiethet waren und der Pachtschilling oder die Miethe 500 fl. überschritt und der Vertrag auf längere Zeit als sechs Jahre abzuschliessen war, oder wenn der neue Pachtschilling oder Miethzins im Vergleiche zu dem vorherigen um mehr als 25% geringer war;

12. die Vergleiche über Rechtsstreite, die aus Käufen oder Verpachtungen oder anderen Rechtsgeschäften entsprangen, wenn

von den anderen Landesbehörden unter Zuerkennung eines weitgehenden selbständigen Wirkungskreises die Leitung des Baues und Betriebes der Eisenbahnen sowie des Strassen-, Wasser- und Civilbaues, endlich des Telegraphenwesens übertragen wurde.

Zum Vorstande der Oberbaudirection, als Oberbaudirector mit dem Range und Charakter eines Sectionsrathes, wurde der bisherige Vorstand des landesfürstlichen Eisenbahninspectorates daselbst, Alois Ritter von Negrelli ernannt.

Der Oberbaudirection unterstellt wurde das bisherige landesfürstliche Eisenbahninspectorat in Verona, dem in dieser Unterordnung und unter der geänderten Bezeichnung als »Eisenbahndirection« speciell der Bau der Eisenbahnen und die Besorgung des Betriebes auf denselben oblag.

Gemäss kaiserlicher Entschliessung vom 21. October 1852 wurde sodann auch hier unter Trennung des Eisenbahnbetriebes vom Eisenbahnbau für die Besorgung des ersteren eine besondere Dienstesorganisation nach denselben Bestimmungen vorgenommen, welche zufolge der kaiserlichen Entschliessung vom 14. Mai 1851 für die anderen Provinzen des Kaiserstaates zur Anwendung gelangten, und somit in Verona eine besondere Eisenbahnbetriebsdirection errichtet, zu deren Vorstand der Sectionsrath von Böcking ernannt wurde.

Für die Weiterbesorgung des Eisenbahnbaues in diesem Königreiche wurde mit kaiserlicher Entschliessung vom 5. December 1852, ebenfalls in grundsätzlicher Uebereinstimmung mit der in dieser Richtung für die übrigen Länder getroffenen Dienstesorganisation, die Errichtung einer selbständigen, dem Handelsministerium unmittelbar untergeordneten Behörde auch mit dem Sitze in Verona genehmigt, welche den Titel »Direction für Eisenbahnbauten im lombardisch-venezianischen Königreiche« zu führen hatte, während die bis dahin dortselbst bestandene Oberbaudirection, unter Abgabe ihrer übrigen Bauagenden an die Baudirectionen in Venedig und Mailand, gänzlich aufgelöst wurde.

Auf den Posten des Vorstandes der errichteten Eisenbahnbaudirection wurde Sectionsrath von Negrelli unter Ver-

der Betrag, der aufgegeben oder zugestanden werden sollte, 500 fl. überstieg, oder die Rechnungsabtheilung oder die Finanzprocuratur gegen den Vergleich stimmten;

13. die Nachsicht oder die Abschreibung von Rechnungsmängeln und Cassaabgängen, wenn sie den Betrag von 50 fl. überschritten oder die Rechnungsabtheilung dagegen stimmte, wobei als Norm festgesetzt war, dass die Nachsicht eines Cassaabganges von was immer für einem Betrage nur dann zu bewilligen oder zu beantragen war, wenn der Abgang nur die Folge eines Versehens des betreffenden Beamten war und kein Ver-Verdacht einer Untreue vorwaltete;

14. die Nachsicht und Abschreibung von Lagerzinsen, dann von Strafbeträgen, welche wegen unrichtiger Angaben des Gewichts oder des Inhaltes der Colli verhängt wurden, wenn der Betrag 100 fl. überschritt;

15. die Vermehrung der Beamten und Diener oder die Erhöhung ihres Gehaltes und ihrer Genüsse über den systemisirten Personal- und Besoldungsstand;

16. die Ernennung sämmtlicher Beamten und die Bewilligung zum Diensttausch unter ihnen;

17. die Bewilligung eines Urlaubes an die den Betriebsdirectoren unterstellten Beamten und Diener, wenn die Dauer desselben vier Wochen überschritt oder wenn der Urlaubswerber ins Ausland zu reisen gedachte;

18. die Belohnungen an Beamte und Diener für ausgezeichnete, mit ungewöhnlicher Anstrengung verbundene und ausser dem Kreise der ordentlichen Dienstpflicht geleistete Dienste, dann die Aushilfe für bestrittene Krankheits- und Heilungskosten, wenn der Betrag für Beamte 100 fl., für Diener 50 fl. überstieg, oder wenn von der letzten Betheilung desselben Individuums mit einer Aushilfe oder Remuneration ein volles Jahr noch nicht verflossen war, oder wenn die zu diesem Zwecke bewilligte Dotation bereits erschöpft war;

19. Besoldungsvorschüsse bis zum Betrage der dreimonatlichen Besoldung an definitiv oder provisorisch angestellte Beamte und Diener, welche eine höhere Jahresbesoldung oder einen höheren Lohn als 800 fl. genossen, oder wenn die Rückzahlung des Vorschusses in mehr als 20 monatlichen Raten erfolgen sollte;

20. die Bemessung von Kanzleipauschalien für einzelne Abtheilungen, wenn der Jahresbetrag für ein Amt 300 fl. überschritt;

21. die Versetzung von Beamten und Dienern in den Ruhestand, die Bewilligung von Pensionen, Gnadengaben, Provisionen, Erziehungsbeiträgen, Sterbequartalen sowie die Ertheilung der Bewilligung, eine Pen-

leihung des Charakters eines Ministerialrathes berufen.

Allgemeiner Rückblick auf die Aenderungen in der Organisation des staatlichen Eisenbahnverwaltungsdienstes seit dem Jahre 1848. Ueberblickt man die im Vorstehenden in möglichst kurzen Umrissen dargestellten verschiedenen Phasen in der Organisation des staatlichen Eisenbahnverwaltungsdienstes seit dem Jahre 1848, so fällt vor allem der allzu rasche, sich geradezu überstürzende Wechsel dieser Organisationen und Reorganisationen auf, der keine dieser jeweilig ins Leben getretenen, oft nur nach Monaten währenden Organisationen auch nur halbwegs ausreifen liess.

Diese fast kaleidoskopartige Aufeinanderfolge der einzelnen Organisationen erklärt sich wohl in erster Linie durch die Neuheit des staatlichen Betriebsgeschäftes, für dessen Organisirung es in jener frühen Zeit noch an jeglicher Erfahrung und an jeglichem Vorbilde, das hätte benützt werden können, gebrach, und für welches die passendste Organisationsform erst gesucht und gefunden werden musste — nicht zum mindesten aber auch durch die Unfertigkeit der allgemeinen inneren Verwaltungszustände des Reiches nach ihrer durch die Ereignisse des Jahres 1848 bewirkten grundlegenden Umgestaltung, die natürlich auch auf das specielle Gebiet des staatlichen Eisenbahnverwaltungsdienstes ihre Rückwirkung äusserte.

Im allgemeinen charakterisiren sich die verschiedenen, einander nachgefolgten Organisationen des staatlichen Eisenbahnverwaltungsdienstes durch das zweifellose Bestreben, neben dem technischen auch dem administrativen Elemente, das man namentlich für die leitenden Aufgaben in Absicht auf eine öconomisch geregelte Gebarung nicht entbehren zu können glaubte, allmählich eine immer entschiedenere Geltung zu verschaffen; dann aber zeigten dieselben nach anfänglichen einfacheren Formen, namentlich bei den Reorganisationen der Jahre 1850 bis 1852, einen Uebergang zu immer complicirteren Verhältnissen, die bureaukratischen und rechnerischen Weitwendigkeiten ungebührlichen Raum gaben, bis man sich von der zweiten Hälfte des Jahres 1852 an in immer deutlicherer Erkenntnis der Irrwege, auf die man gerathen war, wieder zu entschieden einfacheren und zweckmässigeren Organisationsformen durchrang.

Namentlich die zuletzt geschaffene Dienstesorganisation, derzufolge die Führung der Geschäfte sowohl beim Eisenbahnbau, wie beim Eisenbahnbetriebe, unter engerer Zusammenfassung beider Dienstzweige und unter zweckmässiger Scheidung der Competenzen, nur mehr zwischen zwei Instanzen, nämlich dem zur obersten einheitlichen Leitung und Ueberwachung des Dienstes berufenen Ministerium einerseits, und der zur eigentlichen Bauführung bestimmten Centraldirection für Eisenbahnbauten, beziehungsweise den mit der Besorgung der eigentlichen Betriebsgeschäfte betrauten Eisenbahnbetriebsdirectionen andererseits, getheilt war, muss als eine richtige, dem praktischen Bedürfnisse entsprechende bezeichnet werden, welche geeignet gewesen wäre, fortab ein gedeihliches Functioniren des ganzen Verwaltungsapparates zu gewährleisten und dem Staatseisenbahnsystem in Oesterreich, namentlich bei dem gerade damals auf den Staatsbahnlinien eingetretenen Aufschwunge des Verkehrs, eine feste und

sion oder Gnadengabe ausser den Grenzen der österreichischen Monarchie zu geniessen;

22. die Abschliessung von Verträgen mit fremden Regierungen und Bahnunternehmungen;

23. die Liquidirungsveranlassung der Reiseparticularien der Betriebsdirectoren;

24. die Veräusserung von für Betriebszwecke nicht mehr verwendbaren alten Materialien, wenn der Werth derselben 3000 fl. überstieg.

Mit Ende Februar eines jeden Jahres war von den Betriebsdirectoren dem Ministerium für das nächste Verwaltungsjahr ein Voranschlag sowohl über die zu erwartenden Einnahmen und Ausgaben, als auch über den gesammten Materialbedarf vorzulegen.

Das genehmigte Präliminare bezeichnete die Grenzen, innerhalb welcher Ausgaben überhaupt gemacht werden durften, ohne jedoch die Genehmigung zu solchen Bauführungen oder Anschaffungen in sich zu fassen, deren Bewerkstelligung nicht in den Befugnissen der Betriebsdirectoren lag.

dauernde Grundlage zu bieten, wenn deren Weiterentwicklung nicht durch die im Folgenden darzustellenden Ereignisse einen so jähen und unerwarteten Abschluss gefunden hätte.

Plan eines erweiterten Eisenbahnnetzes für die Monarchie. Nach der mit 1. October 1853 bewirkten Einlösung der Wien-Gloggnitzer Bahn und mit der Vollendung des von Ghega ausgeführten monumentalen Bahnbaues über den Semmering im Sommer 1854 befand sich das damalige Staatsbahnsystem in Oesterreich in seinem Zenithe.

Mit Ausnahme der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Wien-Raaber Bahn befanden sich sämmtliche dem öffentlichen Verkehr übergebenen Locomotivbahnen, das waren von einem Gesammtnetze in der Ausdehnung von 2143 *km*, Bahnen zusammen in der Länge von 1667 *km* im Besitze des Staates. Im Bau begriffen waren noch zehn Staatsbahnlinien, zusammen in der Länge von 905 *km* und vom Kaiser bereits zum Ausbau genehmigt weitere sieben als Staatsbahnen declarirte Linien in der Länge von 355 *km*, so dass, von der totalen Länge des zu jener Zeit überhaupt sichergestellten Bahnnetzes von 3650 *km*, Bahnen in der Gesammtlänge von 2927 *km* als Staatsbahnen und solche in der Länge von nur 724 *km* als Privatbahnen zählten.

In diesem Zeitpunkte trat nun eine bedeutsame Wendung in der leitenden staatlichen Eisenbahnpolitik ein, die der aufsteigenden Linie in Betreff der Ausbreitung des Staatsbahnsystems in Oesterreich ein Ende bereitete.

Der Ausbau jener Staatsbahnen, deren Bau in der Ausdehnung von 1260 *km* bereits in Angriff genommen war, oder wenigstens schon die kaiserliche Genehmigung erhalten hatte, musste nach Massgabe derjenigen Beträge, welche zu diesem Zwecke nach der Lage der Finanzen alljährlich aus dem Staatsschatze gewidmet werden konnten, sowie wegen der besonderen Schwierigkeiten, welche die Bodenverhältnisse dem Eisenbahnbau gerade in Oesterreich vielfach bereiteten, allein noch eine Reihe von Jahren in Anspruch nehmen.

Nun war aber eben infolge dieses aus den angegebenen finanziellen und technischen Gründen verlangsamten Staatsbahnbaues die österreichische Monarchie, die noch im Jahre 1842 auf diesem Gebiete die führende Rolle auf dem europäischen Continente inne hatte, in den letzten Jahren in der Entwicklung ihres Eisenbahnnetzes gegenüber sämmtlichen anderen grossen Staaten, mit alleiniger Ausnahme Russlands, wesentlich zurückgeblieben.

Namentlich hatten Deutschland und Frankreich, welche beide Staaten an Grösse und Volkszahl Oesterreich am nächsten kamen und für dasselbe auch in Ansehung der Handelsbeziehungen sowie in strategischer Hinsicht von besonderer Wichtigkeit waren, letzteres hinsichtlich der Errichtung von Eisenbahnen bereits um ein bedeutendes überflügelt; im Jahre 1852 war die Ausdehnung der Eisenbahnen im erstgenannten Staate schon fast dreimal und im zweiten fast doppelt so gross als in Oesterreich.

In den massgebenden Regierungskreisen wuchs immer mehr die Erkenntnis, dass unter solchen Verhältnissen bei den im Laufe der Jahre mächtig gesteigerten Anforderungen des Verkehrs, weder vom Standpunkte der Bedürfnisse des Handels und der Industrie, noch von strategischen Gesichtspunkten aus, mit dem bis dahin festgehaltenen System von Eisenbahnrouten, das in seinen Hauptlinien noch auf dem vom Hofkammerpräsidenten Baron Kübeck im Jahre 1841 aufgestellten Programm fusste, weiter das Auslangen gefunden werden könne.

Um einerseits dieses erweiterte Bedürfnis nach Eisenbahnen festzustellen, anderseits aber hiebei doch die planmässige Weiterentwicklung des vaterländischen Eisenbahnnetzes nach einem festen, wohldurchdachten Liniensystem nicht aus den Augen zu verlieren, beauftragte Minister von Baumgartner zunächst den Vorstand der Centraldirection für Eisenbahnbauten, Ministerialrath Ritter von Ghega, mit der Ausarbeitung eines

Entwurfes für ein solches erweitertes, ebensowohl den strategischen wie den nationalöconomischen und handelspolitischen Interessen des Reiches Rechnung tragendes Eisenbahnnetz.

Das von Ghega unterm 26. Mai 1853 vorgelegte, in ausführlicher Weise technisch begründete Operat wurde nach dessen Prüfung und Begutachtung seitens des Vorstandes der Eisenbahnsection des Handelsministeriums, Freiherrn von Czörnig, von dem Minister in Anbetracht der ins Auge zu fassenden strategischen Rücksichten zunächst noch dem Armee-Obercommando zu dem Zwecke mitgetheilt, damit über dasselbe das Gutachten der im Jahre 1850 gegründeten permanenten Central-Befestigungs-Commission, von welcher schon einige Zeit früher selbständig eine ähnliche Arbeit unternommen worden war, eingeholt werde.

Das Ergebnis dieser Berathungen bildete jener im ersten Theile dieses Werkes [Strach, Allgemeine Geschichte der österreichischen Eisenbahnen, Bd. I, 1. Theil, Seite 315 und ff.] näher besprochene Plan eines umfassenden Eisenbahnnetzes für den österreichischen Kaiserstaat, welches, soweit als thunlich, sämmtliche Kronländer berücksichtigend, einschliesslich der bereits hergestellten und im Bau begriffenen Eisenbahnen eine Gesammtausdehnung von ungefähr 9400 *km* aufwies, und demzufolge die österreichische Monarchie, abgesehen von einer Reihe von Nebenlinien, mittels dreier paralleler Hauptlinien von Westen nach Osten und mittels ebenso vieler Linien von Süden nach Norden durchschnitten werden sollte.

Beschluss umfassenderer Zulassung auch von Privatvereinen zum Eisenbahnbau; Eisenbahnconcessionsgesetz vom 8. September 1854. Nachdem aus dem Staatsschatze, wie schon seit Jahren, alljährlich durchschnittlich nur 20,000.000 fl. für den Eisenbahnbau zur Verfügung gestellt werden konnten, hätte bei voller Aufrechthaltung der bisherigen leitenden Principien für die Vollendung des projectirten Eisenbahnnetzes, lediglich als Staatsbahnnetz, ein Zeitraum von über 40 Jahren in Aussicht genommen werden müssen.

Da eine so lange Zufristung für diese Vollendung, ohne den wichtigsten öffentlichen Interessen des Staates unwiderbringlichen Nachtheil zuzufügen, selbstverständlich ausgeschlossen war, musste nach Mitteln und Wegen gesucht werden, um einen rascheren Ausbau des projectirten erweiterten Eisenbahnnetzes sicherzustellen.

Als solche Mittel standen in Erwägung: erstens die Creirung eines besonderen Eisenbahnbaufonds durch Aufnahme eines auf die Staatseisenbahnen zu hypothecirenden Anlehens mittels Hinausgabe von Eisenbahnobligationen und zweitens eine umfassendere Heranziehung auch von Privatvereinen zum Eisenbahnbau in Oesterreich.

Ohne das erstere Mittel ganz von der Hand zu weisen, fasste man, gestützt auf die in anderen Ländern seither gemachten günstigen Erfahrungen, hauptsächlich das zweite näher ins Auge, erachtete es aber zugleich, um wirklich eine regere Betheiligung auch von Privatvereinen an dem Eisenbahnbau hervorzurufen, für unerlässlich, einerseits das projectirte Eisenbahnnetz nach dessen endgiltiger Feststellung zu veröffentlichen, damit die eventuell sich constituirenden Privatvereine wissen, nach welchen Richtungen sie ihre Thätigkeit entfalten können, und andererseits die gesetzlichen Vorschriften über das Eisenbahnconcessionswesen einer gründlichen Reform zu unterziehen, da die noch in Geltung gestandenen Concessionsdirectiven vom Jahre 1838 der Privatspeculation beim Bau von Eisenbahnen, insbesondere wegen der zu beschränkten Privilegiumsdauer, zu wenig Vortheile einräumten

Ueber einen in diesem Sinne erstatteten Vortrag des Ministers von Baumgartner nahm der Kaiser mit Entschliessung vom 1. Juni 1854 unter dem Ausdrucke der Befriedigung die vorgelegte Arbeit über die Hauptrichtungen und Verzweigungen der im Kaiserreiche nothwendigen und nützlichen Eisenbahnen entgegen und genehmigte zugleich im Grundsatze, dass Privatunternehmungen zur Ausführung der in diese Arbeit aufgenommenen Bahnlinien zugelassen werden.

Mittlerweile hatte Minister von Baumgartner auch bereits unterm 25. Mai 1854 den von ihm angekündigten, im Einvernehmen mit den Ministerien des Innern, der Justiz und der Finanzen fertiggestellten Entwurf eines neuen Eisenbahnconcessionsgesetzes, welches gleichfalls den Sectionsrath Dr. von Maly zum Verfasser hatte, der kaiserlichen Genehmigung unterbreitet.

In diesem Gesetzentwurfe, dem im allgemeinen die Concessionsnormativen vom Jahre 1838 zur Grundlage dienten, wurde in erster Linie eine bedeutende Vereinfachung und Beschleunigung des Geschäftsganges über eingebrachte Eisenbahnconcessionsgesuche angestrebt und hiebei insbesondere die bis dahin der kaiserlichen Entschliessung vorbehaltene Bewilligung zur Vornahme von Vorarbeiten, durch welche fortab kein wie immer geartetes Vorrecht mehr vor anderen Bewerbern eingeräumt werden sollte, in den selbständigen Wirkungskreis des Ministeriums gelegt.

Ferner wurden in diesem Entwurfe auf der einen Seite den Privaten, welche Eisenbahnen zu bauen beabsichtigten, namentlich durch die Erweiterung des Maximums der Concessionsdauer von 50 auf 90 Jahre, sowie durch die ausdrückliche Erwähnung der möglichen Einräumung einer Zinsengarantie mehr Vortheile als bisher in Aussicht gestellt, auf der anderen Seite aber auch mehrfache, in dem Abschnitte dieses Werkes über die Entwicklung der Eisenbahngesetzgebung in Oesterreich näher zu besprechende Verpflichtungen und Vorbehalte aufgenommen, welche bezweckten, den Bau und Betrieb der Privateisenbahnen mit den öffentlichen Interessen in Einklang zu bringen, und auf diese Weise vorweg die Bedenken zu beheben, die gegen eine ausgedehntere Zulassung von Privaten zur Errichtung von Eisenbahnen aus öffentlichen Rücksichten erhoben werden konnten. Von besonderem Interesse auch für die allgemeine Verwaltungsgeschichte der österreichischen Eisenbahnen ist die in dieser Richtung in den Entwurf neu aufgenommene Bestimmung, derzufolge für den Fall, als eine concessionirte Eisenbahnunternehmung ungeachtet wiederholter Ermahnung die Anordnungen der vorgesetzten Behörden nicht befolgen oder wesentlichen Bestimmungen der Concessionsurkunde oder der Eisenbahnbetriebsordnung zuwiderhandeln sollte, an Stelle der in den Concessionsdirectiven vom Jahre 1838 angedrohten Entziehung der Concession, dem Staate das Recht vorbehalten wurde, die Sequestration der betreffenden Eisenbahn auf Gefahr und Kosten der Betriebsunternehmung zu verfügen.

Die in den Directiven vom Jahre 1838 weiters noch für den Fall der Nichteinhaltung ausdrücklich fixirter Bauvollendungstermine enthaltene Sanction des vorzeitigen Erlöschens der Concession wurde dagegen auch in dem neuen Entwurfe eines Concessionsgesetzes beibehalten und hier noch des näheren ausgeführt.

Nachdem dieses neue, noch heute in Geltung stehende Eisenbahnconcessionsgesetz unterm 8. September 1854 die kaiserliche Genehmigung erhalten hatte*), wurde Minister von Baumgartner mit der weiteren kaiserlichen Entschliessung vom 1. November 1854 auch zur Veröffentlichung des mit der früheren kaiserlichen Entschliessung vom 1. Juni genehmigten Eisenbahnnetzes ermächtigt; zugleich wurde aber dem Minister der Auftrag ertheilt, im Falle sich Private um den Bau bestimmter, im besagten Netze enthaltener Eisenbahnen bewerben, nach Einvernehmen mit dem Armee-Obercommando und den Ministerien des Innern und der Finanzen in Erwägung zu ziehen, ob die betreffende Bahn geeignet sei, Privaten zum Bau und Betrieb überlassen zu werden, und erst, wenn dies geschehen sei, den Gegenstand der kaiserlichen Schlussfassung zu unterziehen.

Durch diese zuletzt mitgetheilten drei kaiserlichen Entschliessungen wurde die staatliche Eisenbahnpolitik in ihren leitenden Grundgedanken thatsächlich in eine neue Bahn gelenkt, indem man das schon von Kübeck seit dem Jahre 1841 angestrebte Hauptziel der planmässigen Herstellung eines den öffentlichen Verkehrs-

*) Die Verlautbarung desselben erfolgte durch Verordnung des Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238.

bedürfnissen der Monarchie entsprechenden Eisenbahnnetzes, welches man bis dahin in dem ursprünglich noch ins Auge gefassten geringeren Umfange durch Proclamirung und Festhaltung des Staatsbahnsystems unter fast völliger Ausschliessung der Privatspeculation zu erreichen gedachte, nunmehr in seiner bedeutenden Erweiterung auf entgegengesetztem Wege nur durch eine umfassendere Heranziehung auch der Privatbetriebsamkeit verwirklichen zu können glaubte.

Es muss daher mit Recht bereits in diesen kaiserlichen Entschliessungen der Ausgangspunkt für eine neue Periode in der Verwaltungsgeschichte der österreichischen Eisenbahnen erblickt werden. Allerdings erhielt aber diese neue Periode erst durch ein zweites, sofort darzustellendes Ereignis, welches ganz unabhängig von den im Vorstehenden erörterten, eisenbahnpolitischen Erwägungen hinzutrat und in unerwarteter Weise den völligen Bruch mit dem bisherigen Verwaltungssystem bewirkte, ihr scharfes charakteristisches Gepräge.

III. Periode

von der zweiten Hälfte des Jahres 1854 bis zum Schlusse des Jahres 1879.

Erster Verkauf von Staatseisenbahnen. Wie aus der bisherigen Darstellung erhellt, war die Regierung zu Beginn dieser dritten Periode, in grundsätzlicher Aenderung des von ihr bis dahin verfolgten Systems, im Interesse einer rascheren Förderung des Eisenbahnbaues in Oesterreich zu dem Beschlusse gelangt, fortan auch Privatunternehmungen wieder zur Errichtung von Hauptbahnen zuzulassen; sie war aber damals noch keineswegs von der Absicht geleitet gewesen, etwa den Staatseisenbahnbau und Betrieb fernerhin gänzlich auszuschliessen und daher auch die schon im Besitze des Staates befindlichen Hauptbahnen in die Hände von Privatunternehmungen hinüber zu leiten.

Wenn der Staat sich dennoch, und zwar schon alsbald nach obigem Beschlusse und in den darauf gefolgten Jahren bis 1858, thatsächlich seines Bahnbesitzes allmählich vollständig entäusserte, so darf diese folgenschwere Massnahme, für welche durch jenen grundsätzlichen Beschluss allerdings erst der Boden geebnet wurde, nicht vom Gesichtspunkte einer vorbedachten und einheitlichen, verkehrspolitischen Action aufgefasst werden, sondern ist dieselbe vielmehr grossentheils auf andere, ausserhalb der staatlichen Verkehrspolitik gelegene, unter dem Drange der damaligen Zeitverhältnisse gereifte Pläne finanzpolitischer Natur zurückzuführen.

Bereits während des Sommers 1854 waren über mündliche kaiserliche Ermächtigung der Minister des Innern Alexander Freiherr von Bach und der Finanzminister Freiherr von Baumgartner mit einer Vereinigung französischer, vorzüglich Pariser Capitalisten und Bankhäuser, welche der Gruppe des Credit mobilier angehörten, und mit den Wiener Bankhäusern Sina und Eskeles in Verbindung standen, auf Grundlage eines von denselben der Regierung gestellten Anbotes über den Verkauf von aus Berg- und Hüttenwerken sowie Kohlengruben sammt zugehörigem Grund- und Waldbesitze bestehenden Staatsdomänen im Oravitzaer Bezirke des Banates, weiter von Aerarialkohlenwerken in Nordböhmen, dann aber auch der Staatseisenbahnen von Bodenbach nach Brünn und Olmütz, von Marchegg nach Szolnok und Szegedin, von Oravitza nach Bazias und von Szegedin nach Temesvár, unter Gewährung einer neunzigjährigen Betriebsconcession für diese Linien und der gleichzeitigen Ertheilung einer neuen solchen Concession für die Errichtung einer Eisenbahn von Temesvár gegen die Donau, aus dem Grunde in mündliche Unter-

handlung getreten, weil für die Finanzverwaltung das dringende Bedürfnis vorwaltete, für die Vermehrung des Barfonds der Bank zu sorgen und den Bedarf des Staates an Metallmünze zu decken, und weil man unter den damaligen schwierigen Creditverhältnissen auf diesem Wege des Verkaufes von Staatseigenthum ein finanziell günstigeres Ergebnis zu erzielen hoffte, als durch Aufnahme eines Darlehens.

Ausserdem erwartete man sich von diesem Verkaufe auch noch vom nationalöconomischen Standpunkte aus besondere Vortheile dadurch, dass infolge desselben fremdes Capital ins Land gebracht, fremde Intelligenz eingeführt und durch die bekannte Betriebsamkeit und Rührigkeit der französischen Industriellen und Ingenieure auch den Inländern ein wichtiges Vorbild zur Nacheiferung geboten werden würde.

Die Unterhandlungen führten so rasch zu einer vorläufigen Einigung, dass Finanzminister von Baumgartner schon unterm 17. October 1854 in der Lage war, dem Kaiser die Entwürfe des mit der zu bildenden französischen Gesellschaft abzuschliessenden Verkaufsvertrages und der derselben zu ertheilenden Eisenbahnconcession zur Schlussfassung zu unterbreiten.

Mit der kaiserlichen Entschliessung vom 21. October desselben Jahres erhielt der Finanzminister thatsächlich die Ermächtigung, nach erfolgter Bildung der französischen Gesellschaft derselben mit dem Vorbehalte der kaiserlichen Ratification auf Grundlage der vorgelegten Bestimmungen die Concession zu ertheilen, und mit ihr den Verkaufsvertrag abzuschliessen.

Nach einigen weiteren Verhandlungen mit den Vertretern der zu bildenden französischen Gesellschaft wegen mehrerer von ihnen noch nachträglich erhobener Forderungen, wurden schliesslich mit denselben die im I. Bande dieses Werkes, Seite 321 u. ff., im einzelnen mitgetheilten und erörterten Concessions- und Verkaufsbestimmungen vereinbart, welchen dann auch unterm 12. Januar 1855 die kaiserliche Sanction zu Theil wurde.

Erhellt schon aus dem Gesagten sowie insbesondere auch aus der Thatsache, dass die ganzen Verhandlungen mit den französischen Concessionären von Freiherrn von Baumgartner lediglich in seiner Eigenschaft als Finanzminister, ohne jede Ingerenz des ressortmässig zur Leitung des Eisenbahnwesens berufenen Handelsministeriums, geführt wurden, zur Genüge, dass in diesem Verkaufe nach den demselben zu Grunde gelegenen Intentionen keineswegs eine aus eisenbahnpolitischen Erwägungen entsprossene Regierungsaction, sondern lediglich eine einmalige finanzpolitische Massregel erblickt werden darf, so geht dies mit vollster Bestimmtheit auch noch daraus hervor, dass Minister von Baumgartner in seinem oben erwähnten Vortrage an den Kaiser vom 17. October 1854 unter anderem auch der Erwartung Ausdruck gab, dass der Staat dasjenige, was er durch den fraglichen Verkauf aus der Hand gebe, durch fortgesetzte Neubauten baldigst wieder ersetzt haben werde.

Nur so erklärt sich auch die sonst unverständliche Thatsache, dass, wie sogleich dargelegt werden wird, auch nach diesem Verkaufsacte noch und ungeachtet desselben, unentwegt mit umfassenderen, auf eine längere Geltung Anspruch machenden Organisationsänderungen bezüglich des Betriebes der restlichen im Staatsbesitze verbliebenen Eisenbahnen fortgefahren wurde.

Abermalige Neuorganisirung des staatlichen Eisenbahnbetriebsdienstes. Der in Rede stehende Verkauf war die letzte Action des Ministers von Baumgartner, welcher schon am 14. Januar 1855, also fast unmittelbar nach dem eben besprochenen kaiserlichen Ratificationsacte, aus dem Amte schied.

Auf dem Posten des Finanzministers wurde von Baumgartner am 10. März 1855 durch den neuerlich ins Cabinet berufenen Karl Freiherrn von Bruck, auf demjenigen des Handelsministers schon am 7. Februar 1855 durch den Statthalter in Venedig, Georg Ritter von Toggenburg [Abb. 9], ersetzt.

Unter letzterem Handelsminister wurden zunächst, nachdem infolge des Verkaufes der nördlichen und südöstlichen Staatseisenbahnen der Betrieb dieser

Bahnen auf Grund der diesfälligen Concessionsurkunde mit 1. Juni 1855 an die neugebildete k. k. priv. Staatseisenbahngesellschaft übergegangen war, mit demselben Tage die k. k. Betriebsdirectionen der nördlichen und der südöstlichen Staatseisenbahnen zu Prag und Pest sammt allen denselben untergeordneten Aemtern und Dienstabtheilungen als aufgelöst erklärt, und wurde die Leitung der Betriebsgeschäfte dieser Bahnen von der seitens der gesellschaftlichen Verwaltung neuerrichteten Generaldirection übernommen.

In Ansehung des verbliebenen staatlichen Eisenbahnbesitzes wurde alsbald, theils um die Sicherheit des Betriebes durch Vereinheitlichung der Dispositionen zu fördern, theils um den Geschäftsgang zu beschleunigen und Ersparungen herbeizuführen, eine neuerliche Abänderung der Dienstesorganisation in Angriff genommen.

Auf Grund kaiserlicher Entschliessung vom 25. November 1855, wurden nämlich mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1856 die bisherigen beiden Sectionen der südlichen Staatseisenbahn vereinigt, und wurde zur Verwaltung derselben, unter gleichzeitiger Auflösung der bis dahin für die zweite Section bestandenen Betriebsdirection in Graz, eine vereinigte Betriebsdirection der südlichen Staatseisenbahn mit dem Amtssitze in Wien für die ganze Linie von Wien bis Laibach [und in der Folge bis Triest] aufgestellt.



[Abb. 9.]

Zum Vorstande derselben wurde mit der gleichen kaiserlichen Entschliessung der Sectionsrath des Handelsministeriums Adalbert Ritter von Schmid ernannt.

Mit kaiserlicher Entschliessung vom 26. October 1856 wurden hierauf neue Bestimmungen über die Stellung und den Wirkungskreis, sowie über den Personal- und Besoldungsstand der k. k. ver-

einigten Betriebsdirection der südlichen Staatseisenbahn genehmigt.

In diesen Bestimmungen wurde die Betriebsdirection neuerlich als eine selbständige, dem Handelsministerium untergeordnete, technisch-administrative Behörde bezeichnet, welche berufen sei, die Bahn sammt allem beweglichen und unbeweglichen Zugehör, Rechten etc. gehörig zu wahren und im guten Zustande zu erhalten, den Betrieb regelmässig, sicher und klaglos durchzuführen, den möglichsten Ertrag des auf die Bahn verwendeten Capitals zu erstreben, den Bedürfnissen des Verkehrs auf das sorgfältigste Rechnung zu tragen, hinsichtlich der erforderlichen Baulichkeiten, Betriebsmittel, Materialien etc. die geeignetsten Einleitungen zu treffen, die zwekmässigste Geschäftsführung in allen Beziehungen des Dienstes zu erzielen, unter dem untergeordneten Personal pünktliche Pflichterfüllung, strenge Ordnung und Disciplin mit Nachdruck handzuhaben und überhaupt die ihr anvertrauten Geschäfte stets mit Umsicht, Treue und Verlässlichkeit zu vollführen.

Dem für den Gang der Geschäfte und die Amtshandlungen der Betriebsdirection die unmittelbare Verantwortung tragenden Betriebsdirector war speciell die Aufgabe gestellt, überall und ununterbrochen den Erfolg der bestehenden Einrichtungen und Anordnungen, namentlich der Verkehrs- und Tarifbestimmungen, dann der Fahrordnung sorgfältig zu beobachten und, wenn sich Aenderungen als nothwendig oder wünschenswerth darstellten, diese entweder im eigenen Wirkungskreise zu treffen, oder die wohlbegründeten Vorschläge hiezu bei dem Ministerium einzubringen.

Für die Besorgung der Geschäfte wurden bei der vereinigten Betriebsdirection folgende Abtheilungen errichtet:

1. für den technischen Betrieb und Bau,
2. für den Werkstättenbetrieb,
3. für die Transportexpedition,
4. für die Materialverwaltung,
5. für die Personal-, allgemeinen Cassa- und Rechnungsangelegenheiten,
6. für die Rechts- und Kanzleiangelegenheiten,
7. die Directionscassa und
8. die Rechnungsabtheilung.

Die beiden erstgenannten Abtheilungen wurden als technische, alle übrigen als administrative betrachtet.

Für die specielle Leitung des technischen und des administrativen Theiles der Geschäfte unter Oberleitung des Betriebsdirectors wurden demselben zwei Adjuncten, und zwar einer für den technischen und einer für den administrativen Zweig, beigegeben, von denen der Rangsältere zugleich als Stellvertreter des Betriebsdirectors in Fällen seiner Abwesenheit oder Verhinderung zu fungiren berufen war.

Die Rechnungsabtheilung, an deren Spitze ein Buchhalter stand, war in Bezug auf Controle und Censur der Betriebsdirection coordinirt und unterstand daher auch in ihren Personalangelegenheiten unmittelbar dem Handelsministerium; als Hilfsamt hatte sie jedoch den Anforderungen der Betriebsdirection zu genügen.

Die der Betriebsdirection übertragenen Befugnisse waren im wesentlichen dieselben, welche schon bis dahin den Betriebsdirectionen der Staatsbahnen eingeräumt waren; nur in einigen Punkten wurde derselben noch ein erweiterter Wirkungskreis zugestanden, um nicht zu viele Gegenstände von minderem Belange der Entscheidung des Ministeriums vorzubehalten und dadurch den schleunigen Geschäftsgang zu hemmen.*)

Bei dem executiven Dienste sollte im allgemeinen dieselbe Geschäftseintheilung, wie sie für die Betriebsdirection vorgezeichnet war, bestehen, jedoch mit jenen Modificationen, welche sich in den einzelnen Stationen nach Massgabe des

*) Dahin gehörte die Erweiterung der Befugnis, dass die Direction künftig über Reconstructionen bis zum Betrage von 5000 fl., über Neuherstellungen bis zu 3000 fl., über Erwerbung oder Veräusserung von Realitäten bis 500 fl. selbst zu verfügen, unbrauchbare Materialien ausser dem Wege der Concurrenz bis zum Werthe von 3000 fl. zu veräussern und die freie Fahrt auf der Bahn auch den Bediensteten fremder Bahnen zu bewilligen berechtigt wurde.

Umfanges der Geschäfte als zulässig oder nothwendig erwiesen.

In den Stationen hatten daher zur Vollziehung des Dienstes nach Bedarf zu bestehen: Ingenieursectionen, beziehungsweise Platzinspectionen, Werkstättenleitungen, Transportexpedite [an Stelle der früheren Bahnämter] und Materialdepots.

Fortsetzung des Verkaufes der Staatsbahnen und allmähliche Auflösung sämmtlicher Behörden für den Staatseisenbahnbau und Betrieb. Jedesmal besondere Gründe waren es, welche die beiden Minister alsbald dazu brachten, auf dem von ihrem Amtsvorgänger zum erstenmal beschrittenen Wege der Veräusserung von im Staatsbesitze befindlichen Eisenbahnen fortzuwandeln, und auf diese Weise in den Jahren 1856 bis 1858 allmählich den gesammten Eisenbahnbesitz des Staates in die Hände von Privatunternehmungen hinüberzuleiten, dergestalt, dass von da ab durch mehr als zwanzig Jahre in Oesterreich das Privatbahnsystem das ausschliesslich herrschende blieb.

Schon zu Beginn des Jahres 1856 hatten beide Minister aus triftigen verkehrspolitischen Rücksichten ihr besonderes Augenmerk auf einen rascheren Ausbau des lombardisch-venetianischen Eisenbahnnetzes gerichtet. Da jedoch die Vervollständigung dieses Netzes, wenn sie unmittelbar von der Staatsverwaltung selbst durchgeführt werden wollte, bei den damaligen finanziellen Verhältnissen eine längere Zeit in Anspruch genommen und dem Staatsschatze schwere Geldopfer auferlegt hätte, beschlossen die Minister, diesen Ausbau in die Hände von Privaten zu legen, und zwar waren sie, um den inländischen Geldmarkt zu schonen, bemüht, auch für dieses grosse Unternehmen hauptsächlich ausländische Geldmächte zu gewinnen.

Als nun zu diesem Zwecke sich thatsächlich ein Consortium von grossentheils ausländischen Capitalisten, dem auch die Wiener, Pariser und Londoner Häuser Rothschild sowie die Creditanstalt für Handel und Gewerbe in Wien angehörten, gebildet hatte und die Minister mit denselben in der angeführten Richtung in ernstliche Unterhandlungen eintraten, schien es den letzteren im Interesse der Schaffung eines abgerundeten, für sich ertragsfähigen Netzes angezeigt, diese Verhandlungen auch auf die käufliche Ueberlassung der im lombardisch-venetianischen Königreiche schon bestehenden Staatsbahnlinien auszudehnen.

Auf diese Weise kam das im ersten Bande dieses Werkes Seite 327 und ff. im einzelnen mitgetheilte und besprochene, die Uebernahme und den Ausbau des lombardisch-venetianischen Eisenbahnnetzes betreffende Uebereinkommen vom 14. März 1856 zu Stande, dem unterm 17. April 1856 die kaiserliche Sanction zu Theil wurde.

Infolge des Ueberganges des lombardisch-venetianischen Staatsbahnnetzes in die Hände der für den Ausbau und Betrieb desselben concessionirten Gesellschaft wurde auf Grund kaiserlicher Entschliessung vom 1. Februar 1857 mit Wirksamkeit vom 1. März desselben Jahres ebenso die k. k. Eisenbahnbetriebsdirection wie die k. k. Eisenbahnbaudirection in Verona als aufgelöst erklärt; zugleich wurde jedoch verfügt, dass die letztere Behörde, von demselben Tage angefangen, noch bis auf weiteres unter der Oberleitung der k. k. Centraldirection für Eisenbahnbauten in Wien für die Zwecke der Abwicklung der Geschäfte des lombardisch-ventianischen Staatseisenbahnbaues pro präterito hinsichtlich der an die concessionirte Gesellschaft überlassenen Strecken als provisorisches Inspectorat zu fungiren habe.

Mit letztem October 1858 stellte auch dieses Inspectorat seine Wirksamkeit ein, und gingen von diesem Zeitpunkte an die demselben anvertrauten Abwicklungsgeschäfte, soweit sie noch nicht gänzlich ausgetragen waren, in die unmittelbare Besorgung der k. k. Centraldirection für Eisenbahnbauten über.

In derselben Zeit, während welcher von der Regierung die Unterhandlungen über den Verkauf des lombardisch-venetianischen Eisenbahnnetzes geführt wurden, trat dieselbe, über ein ihr von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gestelltes Anbot auf Uebernahme der öst-

lichen Staatsbahnen in den Pachtbetrieb, aus ähnlichen Gründen, wie sie bei der zuletzt besprochenen Verkaufstransaction vorwalteten, auch mit dieser Verwaltung sowie mit einem zur Errichtung eines galizischen Eisenbahnnetzes neu gebildeten Comité polnischer Cavaliere und Grossgrundbesitzer in Verhandlungen ein, welche jedoch nicht die Verpachtung sondern gleichfalls den gänzlichen Verkauf aller im Betriebe und im Bau gestandenen Strecken der östlichen Staatseisenbahnen zum Gegenstande hatten.

Diese Verhandlungen führten zufolge der im ersten Theile dieses Werkes Seite 346 u. ff. über ihren Verlauf gegebenen eingehenden Darstellung schliesslich auf Grund der kaiserlichen Ermächtigung vom 29. Juni 1857 zur Veräusserung der Staatsbahnstrecken von der preussischen Grenze bei Slupun bis Krakau, der Zweigbahn Szczakowa bis an die russisch-polnische Grenze und der Flügelbahn von Trzebinia nach Oświęcim an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, sowie der im Betriebe gestandenen Strecke von Krakau bis Dembica sammt den Flügeln nach Wieliczka und Niepolomice, dann der Baustrecke von Dembica nach Rzeszów an die für die Errichtung der Eisenbahn nach Lemberg neu gebildete Gesellschaft der Carl Ludwig-Bahn.

Als Folge dieses Verkaufsgeschäftes wurde mit 1. August 1858 die k. k. Betriebsdirection für die östlichen Staatseisenbahnen in Krakau aufgelöst.

Gegen Ende des Jahres 1858 erfolgte schliesslich noch, und zwar diesmal wieder wesentlich aus finanzpolitischen Gründen der Verkauf des ganzen grossen Complexes der südlichen und der Tiroler Staatsbahnen an beiläufig dasselbe Consortium, dem das lombardisch-venetianische Eisenbahnnetz concessionirt worden war, nachdem noch kurze Zeit vorher, und zwar erst am 1. October 1858, aus Anlass der unmittelbar bevorgestandenen Eröffnung der Nordtiroler Staatsbahn von Kufstein nach Innsbruck für dieselbe eine provisorische Betriebsdirection in Innsbruck mit einem ähnlichen Wirkungskreise, wie er der Betriebsdirection der südlichen Staatseisenbahn in Wien übertragen war, errichtet worden war.*)

Dieser letzte Verkauf wurde vom Finanzminister Baron Bruck dem Kaiser in einem Vortrage vom 26. August 1858 als wichtigstes Mittel zur Unterstützung der von ihm, in Verfolgung seiner weit ausgreifenden staatsfinanziellen Sanirungspläne, mit aller Energie, wenn auch infolge der inzwischen eingetretenen Kriegsrüstungen leider vergeblich angestrebten Aufnahme der Barzahlungen durch die National-Bank in Antrag gebracht, damit die von dem Consortium als Kaufschilling eingehenden Ratenzahlungen an Stelle eines eigens zu diesem Zwecke aufzunehmenden, nur unter ungünstigeren Bedingungen erhältlichen Darlehens zur Bedeckung der bis zur vollständigen Rehabilitirung der Bank und der Herstellung des Gleichgewichtes im Staatshaushalte an das Ausland in klingender Münze zu leistenden Zahlungen zu dienen hätten.

Auf Grund der vom Kaiser unterm 30. August 1858 ertheilten principiellen Ermächtigung wurden von den beiden Ministern der Finanzen und des Handels die Verhandlungen in Betreff des Verkaufes der südlichen und Tiroler Staatsbahnen rasch gefördert, so dass bereits unterm 30. November 1858 die kaiserliche

*) Die Dienstesorganisation bei der provisorischen Betriebsdirection in Innsbruck unterschied sich von derjenigen der vereinigten Betriebsdirection der südlichen Staatseisenbahn in Wien hauptsächlich nur dadurch, dass bei der ersteren in Anbetracht der nur kleinen Betriebsstrecke zur Vereinfachung des ganzen Dienstes blos drei Abtheilungen gebildet wurden, nämlich erstens eine technische, welche den technischen Betrieb, den Bau und die Erhaltung der Bahn, dann das Maschinen- und Werkstättenfach, den Betriebstelegraphen und den Verkehr der Züge umfasste, zweitens eine administrative, welche die Transportexpedition [Personen- und Sachentransport] und die Materialverwaltung, dann die Personal- und Rechtsangelegenheiten, endlich den Conceptsdienst in Cassa-, Rechnungs- und Kanzleiangelegenheiten zu besorgen hatte, und drittens eine Rechnungsabtheilung — weiter noch dadurch, dass der Director, unter Umgangnahme von der Ernennung besonderer Adjuncten desselben, im Falle seines Abganges, seiner Erkrankung oder sonstigen Verhinderung einfach durch den Vorstand der technischen Abtheilung, den technischen Inspector, vertreten wurde.

Genehmigung zu dem definitiven Abschlusse des betreffenden, im ersten Bande dieses Werkes, Seite 337 und ff., des näheren mitgetheilten Verkaufsübereinkommens erfliessen konnte.

Nachdem die neu gebildete Gesellschaft den Betrieb der südlichen Staatseisenbahn von Wien bis Triest sammt den zugehörigen beiden Zweigbahnen von Mödling nach Laxenburg und von Wiener-Neustadt nach Oedenburg vom 1. Mai 1859 in eigene Regie übernahm, wurde über kaiserliche Genehmigung mit diesem Termine die Betriebsdirection der südlichen Staatseisenbahn in Wien sammt allen untergeordneten Aemtern und der Rechnungsabtheilung, als k. k. Behörde aufgelöst und ausser Wirksamkeit gesetzt.

Die Auflösung der provisorischen Betriebsdirection für die gleichfalls mitverkaufte Nordtiroler Staatseisenbahn in Innsbruck erfolgte etwas später, am 5. August 1859, mithin nach einem kaum zehnmonatlichen Bestande.

Nachdem sich der Staat, wie in der allgemeinen Geschichte des österreichischen Eisenbahnwesens im einzelnen nachgewiesen wurde, zugleich mit dem Verkaufe der grossen staatlichen Betriebsnetze auch sämmtlicher irgendwie bedeutenderer, ihm eigenthümlicher Baustrecken entäussert hatte, und nachdem andererseits angesichts der schwierigen Finanzlage des Staates auch die Absicht, neue Bahnen auf Staatskosten zu projectiren und herzustellen, auf absehbare Zeit aufgegeben war, hatte selbstverständlich auch der Fortbestand der im Jahre 1853 errichteten Centraldirection für Eisenbahnbauten, die unter Ghega's Führung so Grosses geleistet hatte, keine weitere Berechtigung mehr.

Mit kaiserlicher Entschliessung vom 28. Mai 1859 wurde daher die Auflösung auch dieser Behörde ausgesprochen und zugleich angeordnet, dass die Abwicklung der Eisenbahnbaugeschäfte für die Vergangenheit an das Handelsministerium selbst überzugehen habe.

Insoferne für diesen Geschäftszuwachs das Amtspersonal des Ministeriums nicht auslangen sollte, wurde der Handelsminister ermächtigt, für dieses Geschäft auf dessen Dauer die unerlässlich nothwendigen Beamten der aufzulösenden Centraldirection beim Ministerium in aushilfsweise Verwendung zu nehmen; doch sollte zufolge ausdrücklichen kaiserlichen Befehls nicht nur rücksichtlich der Zahl und der Verwendung dieser Beamten das strengste Bedürfnis eingehalten, sondern auch für die möglichst schnelle Abwicklung der Geschäfte eifrigst gesorgt werden.

Die thatsächliche Auflösung der Centraldirection für Eisenbahnbauten erfolgte hierauf mit 1. Juli 1859; ihr Vorstand, Ministerialrath Ritter von Ghega, erhielt die Bestimmung, im Ministerium selbst weiter verwendet zu werden; doch starb derselbe bekanntlich, nachdem er eine dienstliche Sendung nach Siebenbürgen beendet hatte, bereits am 14. März 1860.

Behandlung der im Staatseisenbahndienste verwendeten Staatsbeamten und Diener anlässlich der Veräusserung der Staatseisenbahnen. Ein besonderes Interesse bieten jene Grundsätze, nach welchen anlässlich der Veräusserung der Staatseisenbahnen die bei denselben angestellten Staatsbeamten und Staatsdiener behandelt wurden.

Es muss vor allem bemerkt werden, dass in dieser Richtung nicht bei allen Veräusserungen gleichmässig vorgegangen wurde, dass vielmehr diejenigen Grundsätze, die bei den späteren Veräusserungen in den Jahren 1858 und 1859, namentlich bei derjenigen der südlichen Staatseisenbahn, zur Anwendung gebracht wurden, sich in wesentlichen Punkten von denjenigen Grundsätzen unterschieden, die bei der ersten Veräusserung der nördlichen und der südöstlichen Staatseisenbahnen an die k. k. privilegirte Staatseisenbahn-Gesellschaft im Jahre 1855 Anwendung gefunden hatten.

Im Art. 17 der der letztgenannten Gesellschaft ertheilten Concessionsurkunde vom 1. Januar 1855 war festgesetzt worden, dass die Concessionäre alle bei den concessionirten Eisenbahnen in Verwendung stehenden Beamten, Diener und Arbeiter zu übernehmen und ihnen den Fortbezug ihrer systemmässigen Bezüge

zu gewähren haben, und dass sie zugleich verpflichtet seien, jenen Beamten und dauernd angestellten Dienern, welche sie nicht bleibend beibehalten wollen, wenigstens sechs Monate vor ihrer Entlassung zu kündigen und diese Kündigung der Staatsverwaltung anzuzeigen.

In Ausführung dieser Vertragsbestimmung wurde auf Grund kaiserlicher Ermächtigung vom 31. Mai 1855 allen im definitiven Staatsdienste gestandenen Beamten und Dienern ein äusserster Termin bis Ende December 1855 gesetzt, bis zu welchem sie sich zu entscheiden hatten, ob sie im Staatsdienste verbleiben oder in die Dienste der Concessionäre übertreten wollen. Im letzteren Falle wurden sie als freiwillig aus dem Staatsdienste getreten betrachtet und verloren alle ferneren Ansprüche an die Staatsverwaltung. Im ersteren hingegen blieben ihnen ihre normalmässigen Rechte und systemmässigen Ansprüche an den Staatsschatz vorbehalten.

Während der sechsmonatlichen Kündigungsfrist, welche die Concessionäre denselben zu gewähren verpflichtet waren, sollte getrachtet werden, diese Beamten und Diener thunlichst auf anderweitige Staatdienstposten unterzubringen; hiebei wurden insbesondere die noch in demselben Jahre unmittelbar bevorgestandene Eröffnung der galizischen Staatsbahnen, sowie die für das Jahr 1856 und die folgenden Jahre erwartete Bauvollendung der Staatsbahnlinie von Laibach nach Triest und der Tiroler Staatsbahn von Innsbruck nach Kufstein als solche Vorkommnisse betrachtet, welche die willkommene Gelegenheit darbieten würden, die durch die Auflösung der Betriebsdirectionen in Prag und Pest disponibel gewordenen Staatsbediensteten zum grössten Theile unterzubringen.

Solchen Beamten, welchen nur ein, ihrem bisherigen Range und Gehalte nicht entsprechender geringerer Dienstposten verliehen werden konnte, behielt man sich vor, fallweise im Wege der allerhöchsten Gnade die Belassung des bisherigen Ranges sowie auch des Gehaltes durch Gewährung einer anrechenbaren Ergänzungszulage zu erwirken.

Die im definitiven Staatsdienste gestandenen Beamten und Diener, welche weder in die Dienste der Concessionäre übertraten, noch auf anderweitige Dienstposten untergebracht werden konnten, verfielen im allgemeinen der normalmässigen Behandlung und wurden sonach entweder abgefertigt, oder zeitlich quiescirt, oder in den bleibenden Ruhestand versetzt. Für besonders berücksichtigungswürdige Fälle hatte jedoch der Handelsminister die Ermächtigung erhalten, nach gepflogenem Einvernehmen mit dem Finanzminister für einen oder den anderen, durch die Auflösung der Betriebsdirectionen disponibel gewordenen Beamten oder Diener beim Kaiser die Einräumung eines sogenannten »Begünstigungsjahres«, während dessen er im Genusse seiner Bezüge verblieb, in Antrag bringen zu können.

Jenen Beamten und Dienern, welche bei den Staatseisenbahnen nur provisorisch angestellt waren, wurde in Gemässheit der Bestimmungen der für diese Bediensteten bestandenen Dienstordnung im allgemeinen der Staatsdienst dreimonatlich gekündigt.

Solchen provisorischen Bediensteten jedoch, welche ungeachtet einer längeren Dienstzeit ohne ihr Verschulden noch zu keiner definitiven Staatsanstellung gelangt waren, und insbesondere denjenigen, welche nach zurückgelegter längerer Militärdienstleistung in den Staatseisenbahndienst übergetreten waren und bei künftiger definitiver Bestätigung auf ihren Posten der Wohlthat der Anrechnungsfähigkeit ihrer Militärdienstzeit theilhaftig geworden wären, wurde eine ausnahmsweise günstigere Behandlung dahin zutheil, dass, sofern dieselben nicht in den Dienst der Concessionäre überzutreten erklärten, getrachtet wurde, sie, so viel als thunlich, auf andere Staatsdienstposten unterzubringen, und dass denselben weiter, wenn sich diese ihre Unterbringung während der ihnen von den Concessionären zu gewährenden Aufkündigungsfrist nicht bewerkstelligen liess, bis zur Ermöglichung ihrer Unterbringung nach Einvernehmen mit dem Finanzminister und mit kaiserlicher Genehmigung zeitweise Sustentationsgenüsse belassen wurden.

In wesentlichen Punkten anders und für das Personal zum Theile erhöhte

Garantien bietend, war jene Vorgangsweise, welche bei der späteren Veräusserung der südlichen und der Tiroler-Staatsbahnen in den Jahren 1858 und 1859 eingehalten wurde.

Im § 20 der dem neu gebildeten Consortium ertheilten Concession vom 23. September 1858 war den Concessionären die Verpflichtung auferlegt worden, denjenigen mit dem Betriebe und der Instandhaltung der ihnen überlassenen Staateisenbahnen beauftragten Staatsbeamten und Dienern, welche sie nicht in ihrem Dienste behalten und denen sie binnen sechs Monaten nach Uebernahme der Bahnen kündigen wollten, insoferne dieselben mindestens ein Jahr im Staatsdienste zu gebracht hatten, folgende Entschädigungen zu leisten:

1. allen jenen, welche dem Staate weniger als 10 und mehr als 20 Jahre ununterbrochen gedient hatten, bis zum Tage der Kündigung ihre unter der Aerarialverwaltung genossenen Bezüge und nach der Kündigung einen sechsmonatlichen Betrag derselben und

2. allen jenen, welche dem Staate mehr als 10 und weniger als 20 Jahre ununterbrochen gedient hatten, die unter der Aerarialverwaltung genossenen Bezüge und im Falle der Kündigung einen sechsmonatlichen Betrag derselben; nach der Kündigung aber, und insoferne diese Beamten und Diener beim Staate keine andere Anstellung erhielten, ihre normalmässigen Ruhegenüsse.

Weiter war in § 21 derselben Concessionsurkunde festgesetzt worden, dass diejenigen Beamten und Diener, welchen nicht binnen sechs Monaten nach Uebernahme der Bahnen gekündigt wurde, im Dienste der Concessionäre Anspruch auf jene Bezüge haben, welche ihren unter der Staatsverwaltung genossenen gleichkommen, und dass denselben für den Fall späterer Entlassung derjenige Ruhegenuss zuzukommen habe, auf welchen sie bei ihrem Austritte aus dem Staatsdienste ein Anrecht hatten, insoferne dieselben nach der durch die Gesellschaft einzuführenden Pensionsnorm nicht auf eine günstigere Behandlung Anspruch haben sollten und sie sich nicht etwa ihre Entlassung durch Veruntreuung oder durch schwere Verletzungen ihrer Dienstpflichten selbst zugezogen haben.

Den Concessionären wurde übrigens noch zur Pflicht gemacht, bei Anwendung der vorstehenden Grundsätze die provisorischen Beamten und Diener den definitiven gleichzustellen, und ihnen daher die in provisorischer Eigenschaft zugebrachte Dienstzeit als eine definitive anzurechnen.

Denjenigen Beamten, Eleven und Praktikanten, welche am Tage der Uebernahme der Bahnen nicht mindestens schon ein Jahr sich im Staatsdienste befanden, wurden die Concessionäre lediglich dreimonatlich zu kündigen verpflichtet.

Es wurde endlich festgesetzt, dass die von den Concessionären nicht in ihren Dienst übernommenen [unter 10 oder über 20 Jahre im Staatsdienste gestandenen] Beamten für den Fall, als sie während der Kündigungsfrist dienstunfähig werden sollten, von den Concessionären keine Ruhegenüsse ansprechen können, und dass überhaupt die Pensionen und Provisionen der Witwen und Waisen der nicht in den Dienst der Concessionäre eingetretenen Beamten und Diener vom Aerar zu tragen seien.

Im Hinblick auf diese wesentlich anders lautenden, für das Personal theilweise günstigeren Concessionsbestimmungen wurden mit kaiserlicher Entschliessung vom 23. Februar 1859 neue Grundsätze hinsichtlich der Behandlung der beim Betriebe der südlichen und der Tiroler Staatseisenbahnen in Verwendung gestandenen Staatsbeamten und Diener festgestellt.

Es wurde diesen Beamten und Dienern nun keine Frist mehr gesetzt, innerhalb welcher sie sich entweder für den Uebertritt in den Dienst der Concessionäre oder aber für das Verbleiben im Staatsdienste mit der Wirkung zu entscheiden hatten, dass sie im ersteren Falle als freiwillig aus dem Staatsdienste ausgetreten und aller ferneren Ansprüche an die Staatsverwaltung verlustig angesehen wurden.

Es wurde vielmehr allgemein erklärt, dass die bei dem Betriebe der fraglichen Staatsbahnen angestellten Beamten und

Diener von dem Tage, mit welchem die den Concessionären zur Aufkündigung durch die Concessionsurkunde eingeräumte Frist ablaufe, diejenigen aber, welche mit Zustimmung der Concessionäre etwa früher aus deren Diensten traten, von dem Tage dieses Austrittes an, als verfügbar und von der Staatsdienstleistung enthoben zu betrachten seien, ferner dass dieselben die mit diesem Zeitpunkte der Dienstesenthebung gegen den Staatsschatz erworbenen Ansprüche, und zwar für ihre Person, soferne ihnen nicht seitens der Concessionäre der im § 21 der Concessionsurkunde zugesicherte Ruhegenuss gebühre, und überhaupt zum Vortheile ihrer Angehörigen nur dann geltend machen können, wenn dem Beamten oder Diener, von welchem, oder von dessen Angehörigen der Anspruch gestellt werde, kein die Dienstesentlassung rechtlich begründendes Verschulden während der Staatsdienstleistung und während jener im Dienste der Concessionäre zur Last falle.

Des weiteren wurde die Zusicherung ertheilt, dass getrachtet werden würde, diejenigen Bediensteten, welche ausdrücklich ansuchen, im Dienste der Concessionäre nicht über die den letzteren zur Aufkündigung eingeräumte Frist hinaus verwendet zu werden, oder welchen die Concessionäre innerhalb der bedungenen Frist den Dienst kündigen, oder welche endlich in der Folge ohne ihr Verschulden aus dem Dienste der Gesellschaft ausgeschieden werden, so viel als thunlich im Staatsdienste unterzubringen. Hiebei wurde ausdrücklich betont, dass der kaiserliche Wille dahin gehe, dass, wenn in den dem Handelsministerium zugewiesenen Verwaltungszweigen sich nicht genügende Gelegenheit zur Unterbringung solcher Bediensteten des Staatseisenbahnbetriebes, welche eine besondere Berücksichtigung verdienen sollten, darbieten würde, auch die übrigen Ministerien und Centralstellen die baldige Unterbringung der erwähnten Bediensteten sich angelegen sein lassen.

In allen übrigen Punkten, namentlich bezüglich der normalmässigen Behandlung derjenigen definitiven Beamten und Diener, welche ohne ein die Entlassung rechtlich begründendes Verschulden aus dem Dienste der Concessionäre austraten und auf anderweitigen Staatsdienstposten nicht untergebracht werden konnten, bezüglich der eventuellen Gewährung eines Begünstigungsjahres an dieselben, ferner der ausnahmsweisen Behandlung solcher definitiven Beamten und Diener, die nur auf einen geringeren Staatsdienstposten untergebracht werden konnten, dann der dienstordnungsmässigen Kündigung der blos provisorischen Bediensteten und der ausnahmsweisen Unterbringung solcher provisorischer Bediensteter, die eine besondere Berücksichtigung verdienten, blieben im wesentlichen die schon oben angeführten, im Jahre 1855 aufgestellten Grundsätze in Geltung.

Nach Auflösung der Centraldirection für Eisenbahnbauten mit 1. Juli 1859 wurden diese Normen sinngemäss auch auf die Beamten dieser Behörde ausgedehnt; es wurden daher insbesondere auch jenen definitiven Beamten derselben, welche aus Anlass der Auflösung der Centraldirection in den Dienst einer der concessionirten Bahngesellschaften übertraten, die von ihnen bereits erworbenen normalmässigen Ansprüche auf eine ärarische Versorgung derart vorbehalten, dass diese Ansprüche wieder aufzuleben und realisirt zu werden hatten, wenn der Betreffende in der Folge, ohne Erreichung einer besseren Versorgung bei der Gesellschaft und ohne ein die Dienstesentlassung rechtlich begründendes Verschulden, aus dem Gesellschaftsdienste ausgeschieden werden sollte.

Auch wurde diesen Beamten für den Fall des Rücktrittes aus dem Dienste der Gesellschaft in den Staatsdienst die Anrechnung ihrer früheren Aerarialdienste, anschliessend an den neuanzutretenden Staatsdienst, zugesichert.

Allen bei der Centraldirection für Eisenbahnbauten nur in zeitlicher Verwendung gestandenen Bediensteten, namentlich allen Eleven, Ingenieurassistenten etc. wurde das Dienstverhältnis gekündigt, jedoch wurde denselben noch durch sechs Monate vom Tage der Kündigung ihr bisheriger fixer Jahresbezug erfolgt, soferne sie nicht früher einen anderen besoldeten Dienstposten beim

Staate oder bei einer concessionirten Gesellschaft erreichten.

Einstellung der Concessionsertheilungen infolge der Verhältnisse des Geldmarktes; Sanirungsmassregeln der Regierung; Fusionen; Aufkauf von Eisenbahnactien. Nach Erlassung des Eisenbahnconcessionsgesetzes vom 8. September 1854 nahm die Concessionirung von Privatunternehmungen, wie im ersten Bande dieses Werkes, in der allgemeinen Geschichte des österreichischen Eisenbahnwesens dargestellt wurde, einen raschen Aufschwung, indem in den ersten Jahren, abgesehen von den durch den Verkauf der umfangreichen staatlichen Betriebsnetze entstandenen grossen Gesellschaften, theils mit Hilfe staatlicher Garantieleistung, theils ohne eine solche, noch eine ganze Reihe von Privateisenbahnunternehmungen concessionirt wurden, wie insbesondere die Buschtěhrader Eisenbahn, die Graz - Köflacher Bahn, die Aussig-Teplitzer Bahn, die Kaiser Franz Josef-Orientbahn, die Kärntner Bahn, die Kaiserin Elisabeth-Bahn, die Süd-norddeutsche Verbindungsbahn und die Theisseisenbahn.

Der Umfang dieser infolge der principiellen Wiederheranziehung der Privatspeculation zum Eisenbahnbau in den Jahren 1854 bis 1856 errichteten Eisenbahngesellschaften hatte jedoch die verfügbaren Capitalkräfte alsbald in so hohem Grade in Anspruch genommen, und infolgedessen auf dem allgemeinen Geldmarkte so bedenkliche Erscheinungen hervorgerufen, dass dieselben die Aufmerksamkeit der massgebenden Regierungskreise erregten und letztere nöthigten, nach Mitteln und Wegen zu suchen, um Zeit für die feste Unterbringung der in so grossen Beträgen emittirten Actien und für die Wiederansammlung des Capitals zu gewinnen.

Mit kaiserlicher Entschliessung vom 16. April 1857 wurde in dieser Rücksicht dem Handelsminister aus Anlass der Concessionirung der Eisenbahn von Steinbrück nach Sissek der Befehl ertheilt, im Einvernehmen mit den Ministern des Innern und der Finanzen in Erwägung zu ziehen, und im Wege der Ministerconferenz den wohlerwogenen, gutächtlichen Antrag zu erstatten, ob mit Rücksicht auf die Zeitverhältnisse und die Erscheinungen des Geldmarktes die gegenwärtigen Umstände nicht so beschaffen seien, dass es nothwendig wäre, einstweilen mit der Ertheilung von Concessionen zu neuen Eisenbahnunternehmungen und deren Gründung durch Actienvereine einzuhalten.

Ueber den in dieser Richtung erstatteten Vortrag des Handelsministers erfloss sohin unterm 1. August 1857 die kaiserliche Willensmeinung thatsächlich dahin, dass unter den augenblicklichen Verhältnissen des Geldmarktes mit der Ertheilung von Concessionen zu Eisenbahnbauten nicht weiter vorzugehen und auch bei Ertheilung von Concessionen für Unternehmungen anderer Art auf diese Geldverhältnisse Rücksicht zu nehmen sei.

In Anbetracht des Umstandes aber, dass immerhin Unternehmungen in Frage kommen konnten, welche, ohne den Geldmarkt besonders zu beschweren, für die volkswirthschaftlichen oder sonstigen öffentlichen Interessen des Reiches besondere Wichtigkeit besassen, oder sich besonders vortheilhaft zeigten, oder bezüglich deren früher eingegangenen internationalen Verpflichtungen Rechnung getragen werden musste, erging zugleich an den Handelsminister der weitere kaiserliche Auftrag, im Einvernehmen mit den Ministern des Innern und der Finanzen ein resumirendes Verzeichnis vorzulegen, worin sowohl die schon im Zuge der Verhandlungen schwebenden, als auch die voraussichtlich in naher Zukunft dazu gelangenden Projecte ersichtlich zu machen wären, welche auf Actienausgabe begründet werden sollen oder sonst auf den Geldmarkt Einfluss nehmen können.

Diesem kaiserlichen Auftrage entsprach Handelsminister von Toggenburg unterm 24. August 1858 unter genauer Nachweisung jener Projecte, welchen als nothwendig oder doch evident nützlich und den Geldmarkt nicht beschwerend, eine weitere staatliche Förderung zu theil zu werden hätte. Hiebei wurde seitens des Ministers, soweit Eisenbahnprojecte in Frage kamen, insbesondere auf die

empfindlichen Lücken hingewiesen, die das Haupteisenbahnnetz der Monarchie noch im Westen in Tirol und im Osten in Siebenbürgen aufwies, und die seiner Anschauung nach eine besondere staatliche Fürsorge erheischten.

Nachdem sich die Verhältnisse des Geldmarktes mittlerweile wieder einigermassen ruhiger gestaltet hatten, gab der Kaiser mit Entschliessung vom 20. September 1858, die Vorlage zur Kenntnis nehmend, nur nochmals der Erwartung Ausdruck, dass bei den ferneren Anträgen auf Ertheilung von Eisenbahnconcessionen und anderen Actienunternehmungen die Verhältnisse des Geldmarktes und die obwaltenden speciellen Umstände des Falles sowie die jeweilig eintretenden sonstigen öffentlichen Interessen und, soweit es die Eisenbahnen betrifft, insbesondere die bezeichneten Lücken an der westlichen und östlichen Grenze des Reiches stets die sorgfältige Berücksichtigung finden werden.

Noch durch andere Mittel war die Regierung in der Zeit, in welcher sich die Verhältnisse auf dem Markte der Eisenbahnwerthe besonders schwierig gestaltet hatten, demselben zu Hilfe gekommen, um die ruhige Entwicklung des vaterländischen Eisenbahnwesens thunlichst vor tiefergreifenden Störungen zu bewahren.

Nachdem sich immer mehr herausgestellt hatte, dass unter den obwaltenden ungünstigen Zeitverhältnissen Gesellschaften für vereinzelte kleinere Bahnstrecken, wenn sie auch noch so sehr im öffentlichen Verkehrsinteresse sich als erwünscht darstellten, infolge der Unlust der Capitalisten, an solchen Unternehmungen theil zu nehmen, nicht gebildet werden konnten, favorisirte die Regierung die Bildung grösserer, eine bessere Gewähr selbständiger Ertragsfähigkeit bietender Gesellschaftskörper durch Fusionirung neu zu gründender Privatbahnunternehmungen mit kleineren, und namentlich mit solchen gleichartigen Unternehmungen, die zwar concessionirt wurden, aber an Geldmangel zu scheitern drohten.

Auf solche Weise kam insbesondere, nachdem schon vorher im Jahre 1855 die Vereinigung der neugebildeten Staatseisenbahngesellschaft mit der Wien-Raaber Bahn und im darauffolgenden Jahre diejenige der neu gegründeten Kaiserin Elisabeth-Bahn mit der in eine Locomotivbahn umzuwandelnden Budweis-Linz-Gmundner Pferdeeisenbahn stattgefunden hatte, hauptsächlich durch Vermittlung des Finanzministers Baron Bruck beim Verkaufe der südlichen und der Tiroler Staatseisenbahnen jene gross angelegte Fusion des für diese letzteren neu errichteten Unternehmens mit der schon bestandenen lombardisch-venetianischen und central-italienischen Eisenbahngesellschaft sowie mit den beiden eben in der Errichtung begriffenen Unternehmungen der Kaiser Franz Josef-Orientbahn-Gesellschaft und der Kärntner Bahn zu einem einheitlichen Unternehmen unter dem Titel »k. k. priv. südliche Staats-, lombardisch-venetianische und central-italienische Eisenbahngesellschaft« zu Stande, das ein Betriebsnetz von über 3000 *km* umfasste.

In der Zeit der grössten Bedrängnis des Geldmarktes, als zu Beginn des Frühjahres 1857 eine verderbliche Geld- und Handelskrisis über ganz Europa hereingebrochen war, kam schliesslich die Regierung, ähnlich wie schon zu Kübeck's Zeiten, um dem drohenden Sturze aller Effecten einen Damm entgegenzustellen, dem Markte noch durch Aufkauf von Eisenbahnactien, namentlich der Theisseisenbahn und der Elisabeth-Bahn, bis zum Betrage von 10,000.000 fl. zu Hilfe.

Diese Action der Regierung, welche auch von der Creditanstalt für Handel und Gewerbe in Wien aufs kräftigste unterstützt wurde, war thatsächlich von einem günstigen Erfolge begleitet, indem unter allen europäischen Börsen die Wiener Börse sich noch verhältnismässig am besten zu behaupten vermochte und wenigstens die schon begonnenen Eisenbahnarbeiten allerorten ungestört fortgesetzt werden konnten.

In der Neuconcessionirung von Eisenbahnunternehmungen allerdings trat infolge der geschilderten Verhältnisse, die durch die Kriegsereignisse des Jahres 1859 noch eine bedeutende Verschärfung erlitten, eine völlige Stockung ein, die lange Zeit, bis tief in die erste Hälfte der Sechziger-Jahre hinein, anhielt.

Wiedererrichtung einer staatlichen Eisenbahnaufsichtsbehörde in der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen. Infolge der allmählichen Ueberleitung des staatlichen Eisenbahnbesitzes in die Hände von Privateisenbahnunternehmungen und der Neuconcessionirung einer ganzen Reihe von Privateisenbahngesellschaften seit dem Jahre 1855 ergab sich neuerdings, und zwar in erhöhtem Masse, das Bedürfnis, für eine besondere und einheitliche Ueberwachung des Bahnbetriebsdienstes durch Staatsorgane Sorge zu tragen.

Dies Bedürfnis führte zur Wiedererrichtung der schon in der Eisenbahnbetriebsordnung vom Jahre 1851 vorgesehenen Generalinspection, die aber nunmehr auf Grund kaiserlicher Entschliessung vom 1. Februar 1856 in genauerer Anlehnung an die Bestimmungen der eben erwähnten Eisenbahnbetriebsordnung und somit auch nicht mehr mit Ausdehnung ihres Wirkungskreises auch auf die anderen Communicationsanstalten, sondern vielmehr mit Beschränkung desselben auf die Eisenbahnen selbst erfolgte.

In der für die Generalinspection auf Grund der kaiserlichen Genehmigung unterm 8. März 1856 hinausgegebenen Dienstinstruction wurde dieselbe als ein Organ des Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten bezeichnet, welches berufen sei, die der Staatsverwaltung in der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851 vorbehaltene höhere Aufsicht und Controle zur Handhabung der Sicherheit und Ordnung im Betriebe der österreichischen Staats- und Privateisenbahnen auszuüben.

Ihre Aufgabe wurde im allgemeinen dahin gekennzeichnet, dass sie darüber zu wachen habe, dass alle auf die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahndienstes bezugnehmenden Gesetze, Verordnungen, Vorschriften und Instructionen genau befolgt, die wahrgenommenen Gebrechen so schnell als möglich beseitigt und bei dienstwidrigen Vorgängen die Schuldtragenden zur gesetzlichen Verantwortung gezogen werden.

Die Prüfung der öconomischen und pecuniären Gebarung des Eisenbahndienstes wurde als ausserhalb des Wirkungskreises der Generalinspection gelegen bezeichnet.

Darnach hatte sich also der Wirkungskreis der Generalinspection insbesondere zu erstrecken: auf die Aufsicht über die Erhaltung der Bahn sammt Zugehör und der Fahrbetriebsmittel, auf die Ueberwachung des eigentlichen Betriebsdienstes, speciell der Zusammenstellung der Züge, Fahrgeschwindigkeit, Fahrordnungen, Unglücksfälle u. s. w., auf die Aufsicht über die Bahnbeamten und Diener sowie auf die Ueberwachung der besonderen Verpflichtungen der Unternehmungen gegenüber dem Publicum und umgekehrt, namentlich in Ansehung der Personen- und Sachenbeförderung, eventueller Beschädigungen der Bahn etc.

Die Generalinspection hatte aus dem Generalinspector als Vorstand und der erforderlichen Anzahl von Commissären zu bestehen. Zu ihrem Vorstande wurde zuerst der Ministerialrath Alois Negrelli Ritter von Moldelbe berufen; nach dessen am 1. October 1858 erfolgtem Tode wurde mit der Leitung derselben provisorisch der Sectionsrath und Referent für Eisenbahnbetriebsangelegenheiten im Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten, Johann Tischer, betraut.

Sowohl der Vorstand der Generalinspection, wie die ihm beigegebenen Commissäre waren verpflichtet, die ihnen zur Beaufsichtigung zugewiesenen Eisenbahnen periodisch und auch bei besonderen Anlässen zu bereisen, wobei sie ordentliche Reisetagebücher zu führen hatten. Der Generalinspector hatte die Richtung der Reisen der Commissäre zu bestimmen, hiebei auf den Grad der Wichtigkeit einzelner Linien, auf eingetretene bedenkliche Ereignisse sowie auf Anzeigen und Beschwerden besondere Rücksicht zu nehmen und dafür zu sorgen, dass der Regel nach jede Eisenbahn wenigstens einmal im Quartal gehörig bereist werde. Der Generalinspector selbst hatte wenigstens einmal im Jahre sämmtliche Eisenbahnen zu bereisen, aber auch sonst in wichtigen Fällen einzelne Strecken zu inspiciren.

Weder die Commissäre noch der Generalinspector waren in der Regel be-

rechtigt, aus Anlass der entdeckten Mängel und Gebrechen aus eigener Amtsgewalt Verfügungen und Anordnungen zu treffen.

Die Commissäre hatten vielmehr, ohne mit den Bahndirectionen oder mit den einzelnen Amtsvorständen in ämtliche Verhandlung zu treten, lediglich die vorgefundenen Mängel und Gebrechen in die bei den Eisenbahndirectionen und in den Stationen zu führenden Revisionsbücher kurz einzutragen und über dieselben an den Generalinspector Bericht zu erstatten. Letzterer hatte die von den Commissären angezeigten sowie die auf seinen eigenen Bereisungen vorgefundenen Mängel und Gebrechen, soferne sie nicht zu geringfügig waren und nicht schon durch eine Rücksprache im kurzen Wege behoben werden konnten, den Betriebsdirectoren der Staatsbahnen und den Directionen der Privatbahnen vorerst nur bekannt zu geben, soferne aber die Abstellung der Gebrechen nicht erfolgte, oder die Wichtigkeit des Gegenstandes ein unverzügliches Einschreiten der Staatsverwaltung erheischte, die den Umständen erforderliche Verfügung nach eingeholter Approbation des Ministers zu treffen und den Bahndirectionen in dessen Auftrage hinauszugeben.

In dringenden Fällen jedoch, wo Gefahr im Verzuge war, und die Sorge für die Abwendung von Nachtheilen, welche die Sicherheit bedrohten, eine augenblickliche Verfügung erheischte, war eben sowohl der Generalinspector, als die Commissäre kraft ihrer aus dem Gesetze fliessenden Vollmacht berechtigt und verpflichtet, die den Umständen angemessene Verfügung unter eigener Verantwortung zu treffen; sämmtliche Beamte und Diener der Eisenbahnen waren gehalten, solchen Anordnungen des Generalinspectors oder der Commissäre unbedingte Folge zu leisten und hatten nur das Recht einer nachträglichen Berufung an das Handelsministerium, wenn sie sich durch die Anordnung für beschwert erachteten.

In derlei dringenden Fällen waren der Generalinspector und die Commissäre, falls es die Sicherheit des Dienstes erforderte, auch berechtigt, Beamte und Diener der Eisenbahnen augenblicklich zu suspendiren; dagegen wurde davon Abstand genommen, der Generalinspection eine noch weitergehende Disciplinargewalt gegen das Personal der Eisenbahnen einzuräumen.

Am Schlusse jedes Solarjahres endlich hatte der Generalinspector an den Minister einen Bericht über die Wirksamkeit und Leistungen der Generalinspection sowie über den Zustand der Bahnen in Betreff der Ordnung und Sicherheit des Betriebsdienstes zu erstatten, welchem auch ein umständlicher Ausweis über die während des Jahres vorgekommenen Unglücksfälle und Betriebsstörungen, dann über die Resultate der hierüber abgeführten Untersuchungen beizuschliessen war. In diesen Bericht hatte der Generalinspector auch die den Umständen entsprechenden Anträge auf Aenderung oder Vervollständigung der einschlägigen Gesetze und Verordnungen sowie allfällige andere Vorschläge zur Beseitigung bestehender Mängel und Gebrechen aufzunehmen.

Die vorstehend in ihren Grundzügen dargestellte, erste und einfache Organisation der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen, als der nach dem Gesetze zur Handhabung der Ordnung und Sicherheit des Bahnbetriebes berufenen staatlichen Aufsichtsbehörde, blieb in ihrer Reinheit nicht lange bestehen.

Der eigenthümliche Entwicklungsgang, den das Eisenbahnwesen in Oesterreich weiterhin nahm, verbunden mit der Thatsache, dass der Dienst bei dem Ministerium selbst, ungeachtet die staatlichen Aufgaben auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens ein fortwährendes Erfassen und Durchdringen technischer Probleme erfordern, in den Folgezeiten mehr oder minder einer eigentlich eisenbahnfachlichen Organisation entbehrte, brachten es mit sich, dass der Generalinspection im Laufe der Jahre vom Ministerium in immer wachsendem Umfange noch andere eisenbahnfachliche Aufgaben überwiesen wurden, und dass ihr insbesondere neben ihrem eigentlichen, ursprünglichen Berufe zur Ueberwachung des Eisenbahnbetriebsdienstes, nicht zum

Vortheile seiner intensiven Bethätigung, immer ausgeprägter noch eine zweite bedeutsame Function, nämlich die einer eisenbahntechnischen Consultativbehörde des Ministeriums, zugesprochen wurde.

Diese Verhältnisse waren die Ursache, dass in den nächsten Decennien, wie die weitere Darstellung zeigen wird, gerade der Dienst der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen fortgesetzten Umorganisationen unterworfen war; und da man hiebei lange nicht zu allseitig befriedigenden Resultaten zu gelangen vermochte, kam der Ruf nach Reorganisation dieser wichtigen Behörde während der ganzen dritten Periode bis zu dem Zeitpunkte, wo die Generalinspection durch die Wiederaufnahme des Staatseisenbahnbetriebes im Grossen überhaupt augenblicklich an Bedeutung verlor, nicht zur Ruhe.

Auflösung des Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten; Uebergang der Eisenbahnagenden an das Finanzministerium. Als nach Beendigung des italienischen Feldzuges im Jahre 1859 die Finanzlage des Staates die Vornahme weitgehender Ersparungen in allen Zweigen des Staatshaushaltes erheischte, wurde unter anderm mit kaiserlichem Handschreiben vom 21. August 1859 verfügt, dass das Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten aufzulösen sei. Mit weiterer kaiserlicher Entschliessung vom 12. September 1859 wurde hierauf mit Wirksamkeit vom 1. November 1859 die Auftheilung der Agenden dieses Ministeriums unter die Ministerien des Aeussern, des Innern, der Finanzen, für Cultus und Unterricht sowie unter die oberste Rechnungscontrolbehörde genehmigt.

Hiebei gingen unter anderm in Bausachen die Bewilligung von neuen Bauten, Reparaturen, Herstellungen, Reconstructionen, Ergänzungen etc., soweit sie Eisenbahnen betrafen, vorbehaltlich der dem Ministerium des Innern vom Standpunkte der politischen Verwaltung zustehenden Einflussnahme bezüglich der Baulinien, Baupolizei, Expropriationen, weiters in Angelegenheiten der Communicationsanstalten alle auf Staats- und Privateisenbahnen, auf die Eisenbahnbetriebsordnung auf Telegraphenangelegenheiten, auf Postsachen und auf anderweitige Transportmittel bezüglichen Geschäfte auf das Finanzministerium über, so dass von da ab diesem Ministerium die gesammten Agenden des Eisenbahnwesens unterstellt waren.

Im Finanzministerium wurde für diese Agenden an Stelle der im Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten bestandenen sechs, die Bildung von nur zwei Departements in Aussicht genommen, und zwar eines administrativen unter dem Sectionsrathe Dr. Vincenz Maly und eines technischen, für dessen Leitung der Ministerialrath Dr. Karl Ritter von Ghega ausersehen war.

Ausserdem wurde im Schosse des Ministeriums sofort zur Austragung der älteren Staatseisenbahnangelegenheiten eine Ministerialcommission bestellt, der die Aufgabe gesetzt war, den noch von der Staatsverwaltung im Jahre 1848 begonnenen Ausbau der Wiener Verbindungsbahn zwischen der Süd- und Nordbahn zu vollenden und alle auf den Bau oder Betrieb der bestandenen Staatsbahnen Bezug nehmenden Geschäfte abzuwickeln, wozu namentlich die Liquidirungen mit den Bauunternehmern und Lieferanten, die Collaudirung der vollendeten, jedoch nicht beglichenen Bauten, die rückständigen Grundeinlösungen und die Ordnung der Verhältnisse der Beamten und Diener der bestandenen Staatsbahnen gehörten.

Die Leitung dieser Ministerialcommission, welche ermächtigt war, die vorkommenden Verhandlungen in den Grenzen des Wirkungskreises, wie er für die bestandene Centraldirection für Eisenbahnbauten vorgeschrieben war, selbständig zu erledigen, wurde dem Sectionsrathe Eduard Gerl und nach dessen Betrauung mit der Leitung der Postdirection in Wien, im December 1860, dem Ministerialrathe des aufgelösten Handelsministeriums Johann Pichler übertragen.

Infolge der Uebernahme sämmtlicher Agenden des Eisenbahnwesens wurde dem Finanzministerium nunmehr auch die Generalinspection der österreichischen

Eisenbahnen unterstellt, hiebei aber bereits eine erstmalige Abänderung, beziehungsweise Erweiterung ihres Wirkungskreises vorgenommen; dieselbe wurde nämlich jetzt nicht blos zur Controle und Handhabung der Ordnung und Sicherheit im Betriebe der Eisenbahnen nach den Bestimmungen ihrer Dienstesinstruction vom 8. März 1856 berufen, sondern es wurde ihr auch noch die Ueberwachung der statutenmässigen und, soweit der Staat eine Zinsengarantie übernommen hatte, auch der öconomischen Gebarung der Privateisenbahnen übertragen, dergestalt, dass nunmehr auch die Functionen der nach den Concessionsbestimmungen und den genehmigten Statuten der einzelnen Bahngesellschaften bei denselben zu bestellenden landesfürstlichen Commissäre mit der Generalinspection vereinigt wurden.

Diese Massnahme verfolgte den Zweck, in diesen wichtigen Beziehungen eine wirksamere Ueberwachung der Bahngesellschaften zu erzielen, als eine solche durch die bisherigen, mit anderen Obliegenheiten voll in Anspruch genommenen landesfürstlichen Commissäre bewirkt werden konnte.

Zur Durchführung dieser Neuerung wurden bei der Generalinspection in der Person ihres provisorischen Leiters, des Sectionsrathes Johann Tischer, sowie des Oberinspectors Johann Ferdinand Wagner zwei landesfürstliche Commissäre, und zwar der erstere für die sämmtlichen Eisenbahnen am rechten Donauufer und für diejenigen in der italienischen Provinz und der zweite für die Bahnen am linken Donauufer und die dahin führenden Strecken, bestellt.

Beide landesfürstlichen Commissäre hatten die Aufgabe, bei den ihnen zugewiesenen Gesellschaften sowohl persönlich, als auch mit Hilfe der ihnen zugetheilten Inspectionscommissäre nicht nur die Sicherheit und Ordnung des Bahnbetriebes, sondern auch die statutenmässige und, wo die Staatsverwaltung eine Zinsengarantie übernommen hatte, auch die öconomische Gebarung gehörig zu überwachen.

Weiter gehörten dieselben in dieser ihrer Eigenschaft auch noch jener Commission als Mitglieder an, welche beim Finanzministerium im Interesse des Schutzes der inländischen Industrie zur Ueberwachung und Handhabung der einer Reihe von Eisenbahngesellschaften concessionsmässig für eine bestimmte Zeit eingeräumten Zollbegünstigungen unter dem Vorsitze des Sectionschefs Dr. Ritter v. Hock neu bestellt worden war.

Die beiden ernannten landesfürstlichen Commissäre hatten sich im Verhinderungsfalle gegenseitig zu substituiren und ihre einschlägigen Functionen im Sinne der im allgemeinen für die Wirksamkeit der landesfürstlichen Commissäre erlassenen Directiven auszuüben.

Es wurde aber vom Finanzminister die Willensmeinung dahin ausgesprochen, dass beide landesfürstlichen Commissäre von dem ihnen nach den Statuten der einzelnen Gesellschaften vorbehaltenen Rechte, den Verwaltungsrathssitzungen beizuwohnen, nicht in allen Fällen Gebrauch zu machen haben, sondern dass sie auch ohne ein solches fortwährendes Erscheinen bei den Sitzungen die erforderliche Controle durch die Einsichtnahme der Sitzungsprotokolle und durch ununterbrochene Einsicht in die Verhandlungen auszuüben in der Lage sein werden.

Als nach Ghega's Tode das Departement für technische Eisenbahnangelegenheiten im Finanzministerium aufgelöst worden war, wurden auch die diesfälligen Agenden, und so namentlich zum erstenmal auch die Erstattung von technischen Gutachten in Eisenbahnsachen, der Generalinspection unter Zuweisung des in diesem Departement vorhanden gewesenen Personals übertragen.

Errichtung eines Ministeriums für Handel und Volkswirthschaft und Zuweisung des Eisenbahnwesens an dasselbe. Der Beginn der constitutionellen Aera in Oesterreich im Februar 1861 brachte auch die Neubegründung eines Ministeriums für Handel und Volkswirthschaft, dem auf Grund kaiserlicher Entschliessung vom 10. April 1861 die Angelegenheiten des Handels, der Gewerbe und der Schiffahrt, dann diejenigen der

Communicationsanstalten sowie die oberste Leitung der Landescultur überwiesen wurden.

Zum Minister für Handel und Volkswirthschaft war mit kaiserlichem Handschreiben vom 4. Februar 1861 Mathias Constantin Graf von Wickenburg [siehe Abb. 362 Bd. I., 1. Theil, Seite 449] ernannt worden.

Insbesondere in Ansehung der Agenden der Communicationsanstalten wurde der specielle Wirkungskreis des neuen Ministeriums mit der citirten kaiserlichen Entschliessung dahin festgesetzt, dass bei demselben fortan zu behandeln seien:

die Mitwirkung bei der Entscheidung über die Anlegung neuer oder Auflassung bestehender Land- und Wasserverbindungen von grösserer Wichtigkeit;

die Einleitungen und Vorverhandlungen zum Abschluss von Eisenbahnstaatsverträgen und die Ueberwachung der Ausführung solcher Verträge;

die Festsetzung der Tarife und die Ratificirung von Verträgen mit den Verwaltungen von Eisenbahnen oder anderen Verkehrsanstalten über den Anschluss des Verkehrs oder die Bedingungen desselben;

die Verhandlungen wegen Ertheilung von Concessionen zum Bau von Privateisenbahnen, die Handhabung der mit der kaiserlichen Entschliessung vom 16. November 1851 genehmigten Eisenbahnbetriebsordnung, endlich die Mitwirkung bei der Erlassung neuer und der Revision der bestehenden Gesetze in Post- und Telegraphenangelegenheiten, dann bei dem Abschlusse von Staatsverträgen über den Post- und Telegraphenverkehr.

Mit dem kaiserlichem Handschreiben vom 30. August 1862 wurde später noch bestimmt, dass ab 1. November 1862 auch die Leitung des Post- und Telegraphenwesens wieder aus dem Finanzministerium an das Handelsministerium überzugehen habe.

Dem Ministerium der Finanzen blieb dagegen auch weiterhin übertragen die Abwicklung der noch schwebenden Geschäftsgegenstände der aufgelösten Centraldirection für Staatseisenbahnbauten mittels der hiefür gebildeten Ministerialcommission*) und die Mitwirkung bei Ueberwachung der eine Staatsgarantie oder Subvention geniessenden Eisenbahnunternehmungen.

Im Hinblick auf den infolge Wegfalls des ganzen Staatseisenbahnwesens weitaus eingeengteren Wirkungskreis des neuen Ministeriums für Handel und Volkswirthschaft in Eisenbahnangelegenheiten gegenüber demjenigen des früher bestandenen Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten [vgl. oben Seite 196] war nun auch die innere Dienstesorganisation für diesen Geschäftszweig bei dem ersteren eine entsprechend einfachere.

Während im früheren Ministerium zuletzt sechs Departements für die Angelegenheiten des Eisenbahnwesens bestanden, wurde nunmehr für diese gesammten Agenden mit Inbegriff derjenigen der untergeordneten Generalinspection der Eisenbahnen ein einziges Ministerialdepartement aufgestellt; mit der Leitung desselben wurde anfänglich der Sectionsrath Dr. Vincenz von Maly und nach dessen Berufung in eine andere Geschäftssphäre des Ministeriums Ministerialrath, Adalbert Ritter von Schmid betraut.

Mit der Neuerrichtung des Ministeriums für Handel und Volkswirthschaft war an dasselbe auch wieder die k. k. Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen, und zwar vorläufig in derselben Verfassung, wie sie zuletzt unter dem Finanzministerium bestand, übergegangen.

Speciell zur Berathung eingelangter Eisenbahnconcessionsgesuche wurde in dem neu errichteten Ministerium für Handel und Volkswirthschaft ein ständiges Comité aus Vertretern der betheiligten Centralstellen gebildet.

Aenderungen in der Organisation der staatlichen Eisenbahnbehörden bis zum Jahre 1867; Reorganisation der Generalinspec-

*) Diese Ministerialcommission wurde erst mit 1. December 1864 aufgelöst, und wurden von da ab die betreffenden Abwicklungsgeschäfte, die sich noch bis zum Jahre 1877 hinauszogen, in einem Departement des Finanzministeriums fortgeführt.

tion vom Jahre 1866. Gleich in die ersten Jahre der Thätigkeit des neuen Ministeriums fiel der schon in der allgemeinen Geschichte des österreichischen Eisenbahnwesens im ersten Bande dieses Werkes*) eingehend geschilderte, langwierige und vielfach unerquickliche Kampf der Regierung mit einer Reihe jüngerer garantirter Bahnen unter der Führung der Kaiserin Elisabeth-Bahn über die Auslegung und Anwendung der concessionsmässigen Garantiebestimmungen, welcher noch verschärft wurde durch die Stellungnahme auch des Parlamentes gegen das damals in Anwendung gebrachte Garantiesystem und dessen coulantere Durchführung bei den garantirten Eisenbahnen.

Vom Jahre 1864 an trat noch hinzu die gleichfalls bereits in dem Abschnitte über die allgemeine Geschichte des österreichischen Eisenbahnwesens**) des näheren erörterte Bewegung zur neuerlichen planmässigen Erweiterung des österreichischen Eisenbahnnetzes, zu welcher der erste Anstoss durch die in diesem Jahre über eine solche Erweiterung veröffentlichte Denkschrift der Regierung gegeben worden war, welche aber erst unmittelbar nach Beendigung des deutsch-italienischen Feldzuges vom Jahre 1866, eingeleitet durch das denkwürdige kaiserliche Handschreiben vom 18. October 1866, ernstlich in Fluss kam, um sodann in den darauf gefolgten Jahren des wirthschaftlichen Aufschwunges bis 1873 die intensivste Bethätigung zu erfahren.

Alle diese Verhältnisse liessen nur zu bald die erste einfache Organisation des Eisenbahndienstes im Ministerium für Handel und Volkswirthschaft, und insbesondere diejenige der diesem Ministerium als staatliche Eisenbahnaufsichtsbehörde unmittelbar untergeordneten Generalinspection der Eisenbahnen, als unzulänglich erscheinen.

Schon im Jahre 1862 erscholl im Parlamente bei Berathung des Budgets des Ministeriums für Handel und Volkswirthschaft pro 1863 der Ruf nach einer entsprechenden Erweiterung des Wirkungskreises und einer solchen Reorganisation der Generalinspection, welche eine strengere und wirksamere Controle der von Seite der Staatsverwaltung eine Zinsengarantie geniessenden Privateisenbahnunternehmungen ermöglichte, — ein Ruf, der in den folgenden Jahren immer dringender und lauter wurde, je mehr sich im Parlamente die Klagen über einen leichtsinnigen und verschwenderischen Vorgang der Bahngesellschaften zum Nachtheile der staatlichen Garantieverpflichtungen häuften.

Als nun infolge der oben erwähnten Bewegung zur Erweiterung des österreichischen Eisenbahnnetzes der Generalinspection noch dadurch eine neue Aufgabe erwuchs, dass sich das Bedürfnis herausstellte, zum Zwecke der Ertheilung von neuen Eisenbahnenconcessionen, insbesondere in Fällen, wo vom Staate eine Zinsengarantie oder eine sonstige besondere Subvention übernommen werden sollte, durch diese Behörde noch theilweise Tracirungen und beziehungsweise die Prüfung vorgelegter Projecte und Pläne an Ort und Stelle vornehmen sowie alle sonstigen Momente feststellen zu lassen, welche für die zu bewilligende Staatssubvention entscheidend sein konnten, sah sich der damalige Minister für Handel und Volkswirthschaft, Contreadmiral Bernhard Freiherr von Wüllerstorf-Urbair [Abb. 10], der dieses Portefeuille seit 30. September 1865 in Händen hatte, veranlasst, dem Kaiser unterm 26. April 1866 den Antrag auf eine zeitgemässe Reorganisation der Generalinspection zu unterbreiten.

Nach diesem Antrage sollte die Generalinspection als Organ des Ministers für Handel und Volkswirthschaft künftig die Aufgabe haben:

a) für die Sicherheit und Ordnung des Betriebes auf den österreichischen Eisenbahnen Sorge zu tragen;

b) dem Ministerium für Handel und Volkswirthschaft in Eisenbahnangelegenheiten als technisches Hilfsorgan zu dienen und

c) mittels der für die concessionirten Eisenbahngesellschaften aufzustellenden landesfürstlichen Commissäre gegenüber

*) H. Strach: Geschichte der Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns von den ersten Anfängen bis zum Jahre 1867; im I. Bande, 1. Theil dieses Werkes, Seite 457, dann 470 ff.

**) Ebendaselbst Seite 482 ff.

denselben in gesetzlicher und statutenmässiger, sowie bei den von der Staatsverwaltung subventionirten Unternehmungen, auch in öconomischer Hinsicht die Ueberwachung und Controle auszuüben.

In letzterer Beziehung sollte darnach auch in Zukunft an dem schon seinerzeit vom Finanzministerium eingeführten Vorgange festgehalten werden, dass im allgemeinen der Dienst der landesfürstlichen Commissäre, um für denselben eine einheitliche Leitung zu gewinnen, bei der Generalinspection concentrirt werde, dergestalt, dass auch dann, wenn im einzelnen Falle die Function eines landesfürstlichen Commissärs einen Beamten des Ministeriums übertragen wurde, er in dieser Function dem Generalinspector untergeordnet war. Nur mit der bisherigen Cumulirung der landesfürstlichen Commissärstellen auf einige wenige Personen gedachte man zu brechen und vielmehr, um diesen Ueberwachungsdienst intensiver zu gestalten, eine Vertheilung der fraglichen Stellen auf breiterer Basis vorzunehmen.

Belangend den obigen Punkt ad *b*), so trug sich Freiherr von Wüllerstorf noch mit dem weiteren Gedanken, bezüglich aller in Aussicht genommenen Bahnen, welche für die Monarchie ein erhöhtes politisches, militärisches und volkswirthschaftliches Interesse böten, und sich sonach als eigentliche Reichsbahnen darstellten, im Interesse des garantirenden Staatsschatzes die Tracirung und Ausarbeitung der Projecte im Detail ohneweiters ganz durch die Generalinspection vornehmen zu lassen.



Abb. 10.

Entsprechend diesem neu festgestellten und erweiterten Wirkungskreise der Generalinspection wurde von dem Minister beantragt, den Personalstand der Generalinspection mit einem Generalinspector im Range eines Ministerialrathes als Vorstand, zwei Oberinspectoren, vier Inspectoren, sechs Inspectionscommissären und zwei Ingenieuren zu systemisiren.

Diese Anträge erhielten unterm 7. Mai 1866 die kaiserliche Genehmigung; zum Generalinspector wurde mit weiterer kaiserlicher Entschliessung vom 14. Mai

1866 der bisherige provisorische Leiter der Generalinspection Johann Ferdinand Wagner Ritter von Wagensburg ernannt.

Kurze Zeit hierauf wurde noch auf Grund kaiserlicher Entschliessung vom 14. Juni 1866 das Referat für administratives Eisenbahnwesen im Ministerium für Handel und Volkswirthschaft an Stelle des in Ruhestand getretenen Ministerialrathes Ritter von Schmid dem Sectionsrathe Johann Pfeiffer übertragen.

Die staatsrechtliche Sonderstellung der Länder der ungarischen Krone im Jahre 1867 in ihrer Wirkung auf das Eisenbahnwesen. Im folgenden Jahre 1867 schuf die staatsrechtliche Sonderstellung der Länder der ungarischen Krone gegenüber den übrigen Provinzen der Monarchie auch auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens neue Verhältnisse.

Aus diesem Anlasse wurde schon im Mai 1867, bevor noch diese staatsrechtliche Frage der legislativen Erledigung theilhaftig geworden war, im Laufe der bezüglichen parlamentarischen Commissionsverhandlungen zwischen dem österreichischen Ministerium für Handel und Volkswirthschaft und dem neu errichteten ungarischen Ministerium für öffentliche Arbeiten und Communicationen ein besonderes Uebereinkommen darüber getroffen, in welcher Weise bis zur Ermöglichung der definitiven Ausscheidung und Abtheilung der Agenden des Eisenbahnwesens auf Grund der von den beiderseitigen Legislativen zu fassenden Beschlüsse die Eisenbahnbau- und Betriebsangelegenheiten zu behandeln seien.

In diesem vom Kaiser am 5. Juni 1867 genehmigten Uebereinkommen wurde unter anderm bestimmt, dass bis zu der im verfassungsmässigen Wege zu bewirkenden staatsrechtlichen Regelung des Verhältnisses zwischen den zur ungarischen Krone gehörigen Ländern und den übrigen Theilen der Monarchie alle administrativen Massnahmen im Gebiete des Eisenbahnbaues und Betriebes mit Inbegriff der Beeidigung des Betriebspersonals auf Grund der bestehenden Vorschriften noch durch das Wiener Ministerium im Einvernehmen mit dem königlich-ungarischen Fachministerium durchzuführen seien, und dass, um in der nothwendigen Ueberwachung des Eisenbahnbaues und Betriebes keine Stockung eintreten zu lassen, vorläufig noch in Ofen eine Expositur der Wiener Generalinspection mit der Benennung: »Königliche Eisenbahninspection für das Gebiet der ungarischen Krone« errichtet werde, welche als solche die Ueberwachung des Eisenbahnbaues und Betriebes in den zum Gebiete der ungarischen Krone gehörigen Ländern zu besorgen, gleichzeitig aber auch als Hilfsamt des königlich-ungarischen Ministeriums für öffentliche Arbeiten und Communicationen zu dienen haben werde.

Diese Expositur begann am 1. Juli 1867 ihre Wirksamkeit und functionirte bis zur Errichtung einer selbständigen königlich-ungarischen Generalinspection am 1. September 1868.

Mit den Gesetzen vom 27. December 1867 und den analogen ungarischen Gesetzartikeln erfolgte auf verfassungsmässigem Wege die staatsrechtliche Regelung des Verhältnisses der Länder der ungarischen Krone mit den übrigen Theilen der Monarchie.

Speciell in Ansehung des Eisenbahnwesens wurde in dem Grundgesetze betreffend die allen Ländern der Monarchie gemeinsamen Angelegenheiten und die Art ihrer Behandlung festgesetzt, dass Verfügungen bezüglich jener Eisenbahnlinien, welche das Interesse beider Reichshälften berühren, zwar nicht gemeinsam zu verwalten, jedoch nach gleichen, von Zeit zu Zeit zu vereinbarenden Grundsätzen zu behandeln seien.

In dem Artikel VIII des weiteren Gesetzes betreffend das Zoll- und Handelsbündnis zwischen den Regierungen beider Staatsgebiete wurde sohin der Grundsatz ausgesprochen, dass die betreffenden Eisenbahnen in beiden Ländergebieten nach gleichartigen Grundsätzen verwaltet und neu herzustellende Bahnen, insoweit es das Interesse des gegenseitigen Verkehrs erheischt, nach gleichartigen Bau- und Betriebsnormen eingerichtet werden sollen, und dass insbesondere die Eisenbahnbetriebsordnung und das Eisenbahn-

betriebsreglement in beiden Ländergebieten unverändert zu beobachten seien, insolange sie nicht im gegenseitigen Einvernehmen in einer für beide Theile gleichartigen Weise abgeändert werden.

Im § 7 endlich des Gesetzes betreffend die Beitragsleistung der Länder der ungarischen Krone zu den Lasten der allgemeinen Staatsschuld wurde bestimmt, dass, was die Verbindlichkeiten anbelangt, die aus den den Eisenbahngesellschaften zustehenden vertragsmässigen Garantien hervorgehen, dieselben von derjenigen Reichshälfte, auf deren Territorium die betreffende Eisenbahn liege, zu tragen seien, wohingegen dieser Reichshälfte auch die Rückzahlungen zugewiesen werden, welche etwa von der betreffenden Gesellschaft auf die bis nun erhaltenen Vorschüsse geleistet werden würden — ferner dass in Betreff der beide Reichshälften durchschneidenden Eisenbahnen, namentlich der Südbahn, der Staatseisenbahngesellschaft und der zu erbauenden Kaschau-Oderberger Bahn, dann der Donau-Dampschiffahrtsgesellschaft ein besonderes Uebereinkommen getroffen werden solle.

In Durchführung dieser Gesetzesbestimmungen trat am 24. Februar 1868 im Ministerium für Handel und Volkswirthschaft unter dem Vorsitze des Sections-Chefs Dr. Ritter von Maly eine Commission zum Zwecke der Regelung und Abgrenzung des Wirkungskreises der beiderseitigen Fachministerien dies- und jenseits der Leitha in Eisenbahn- und Flussschifffahrtsangelegenheiten zusammen.

Auf Grund der Arbeiten dieser Commission kam mit dem Datum: Wien den 29. Juli und Ofen den 21. August 1868 ein provisorisches Uebereinkommen beider Regierungen in Betreff des Baues und Betriebes der Eisenbahnen zustande, das seither, und zwar gelegentlich der Erneuerung des Zoll- und Handelsbündnisses für die Periode vom 1. Juli 1878 bis 31. December 1887, gleichfalls mit der Massgabe erneuert wurde, dass es auch weiterhin und insolange in Kraft bleiben soll, als es nicht im Einverständnisse beider Regierungen abgeändert wird.

In diesem Uebereinkommen wurde zur Durchführung der dualistischen Gestaltung der Monarchie auf dem speciellen Gebiete des Eisenbahnwesens unter Anderm grundsätzlich ausgesprochen, dass das staatliche Hoheitsrecht, die staatliche Oberaufsicht und alle Regierungshandlungen in Bezug auf Eisenbahnen fernerhin ausschliesslich von derjenigen Regierung zu üben seien, in deren Gebiete sich die betreffenden Bahnlinien befinden, ferner dass hinsichtlich der gemeinsamen Eisenbahnen, das ist derjenigen Bahnanstalten, deren Linien beide Theile der Monarchie durchziehen, das Verfügungsrecht unter den in diesem Uebereinkommen näher festgesetzten Bedingungen jede der beiden Regierungen rücksichtlich desjenigen Theiles dieser Bahnen selbständig und ausschliesslich auszuüben habe, welcher sich in ihrem Gebiete befinde, dass jedoch Massnahmen, welche die Geldkräfte oder den Credit solcher Bahnen in höherem Masse in Anspruch nehmen, wie beispielsweise die Legung von Doppel- und Stationsgeleisen, Vermehrung des Fahrparkes, Errichtung von Magazinen und dergleichen, von jedem Fachministerium nur im Einvernehmen mit dem anderen getroffen werden sollen, endlich dass, wenn neue gemeinsame Eisenbahnen ins Leben gerufen werden sollen, die Bewilligung zu den Vorarbeiten sowohl, wie auch die Bau- und Betriebsconcession gleichzeitig bei beiden Regierungen anzusuchen und beziehungsweise die Concessionsurkunden von den letzteren abgesondert für ihr Gebiet auszustellen seien, dass aber die Bestimmung der Anlage sowie die Bedingungen der Concessionirung und der für solche Unternehmungen etwa zu gewährenden Begünstigungen vor deren verfassungsmässiger Behandlung einer Vereinbarung zwischen beiden Regierungen unterzogen werden sollen. Bezüglich der gemeinsamen Bahnen wurde in diesem Uebereinkommen auch noch bestimmt, dass für die Bahnabtheilung in jenem Staatsgebiete, in welchem sich der Sitz der betreffenden Gesellschaft oder ihrer Centralverwaltung nicht befindet, auf Verlangen der betreffenden Regierung ein besonderes, mit den entsprechenden Vollmachten und Einrichtungen versehenes Verwaltungsorgan [Betriebsdirection oder

Betriebsinspectorat] für den technischen und commerziellen Betrieb aufzustellen ist.

Neuorganisation der Generalinspection vom Jahre 1870; Berufung technischer Consulenten. Gelegentlich der Neubildung des österreichischen Cabinets nach Erlassung der Staatsgrundgesetze vom 21. December 1867 wurden die Agenden der Volkswirthschaft von dem Ministerium für Handel und Volkswirthschaft losgelöst, und wurde für dieselben ein eigenes Ackerbauministerium errichtet.

An die Spitze des hiernach verbliebenen reinen Handelsministeriums trat zufolge kaiserlichen Handschreibens vom 30. December 1867 Ignaz Edler von Plener. [Abb. 11.]

Dieser Minister sah sich angesichts des rapiden Aufschwunges, welchen der Bau der Eisenbahnen in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern seit dem Jahre 1867 nahm, schon bald vor die Thatsache gestellt, dass die Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen, ungeachtet sie durch den Wegfall des das ungarische Gebiet betreffenden Ueberwachungsdienstes auf der einen Seite eine nicht zu unterschätzende Geschäftsentlastung erfahren hatte, der Fülle der ihr durch jenen Aufschwung neu erwachsenen Ueberwachungsgeschäfte bei ihrer bisherigen Organisation und ihrem bisherigen Personalstande nicht mehr in ausreichender Weise gerecht zu werden vermochte.

Die Beschwerden der Eisenbahnunternehmungen über Verzögerungen in der Prüfung vorgelegter Bauprojecte und in der Vornahme der Tracerevisionen wurden immer häufiger, und zahlreiche Klagen des Publicums über begründete Missstände im Betriebe der Eisenbahnen sprachen für die Unzulänglichkeit auch des mit diesen Functionen betrauten Personals der Generalinspection.

Da wiederholte Vermehrungen ihres Personalstandes, namentlich im Laufe des Jahres 1869, dem Uebel noch immer nicht gründlich abzuhelfen vermochten, sah sich Minister von Plener veranlasst, eine abermalige umfassende Neuorganisirung dieser Aufsichtsbehörde, unter entsprechender Erweiterung ihres Wirkungskreises, in ernstliche Erwägung zu ziehen.

Angesichts des bedeutenden damit verbundenen Mehraufwandes beabsichtigte er jedoch, nach dem Beispiele anderer Staaten, und insbesondere Frankreichs, vorerst im Gesetzgebungswege die Bahngesellschaften zu einer entsprechenden Beitragsleistung zur Bestreitung der Kosten der allgemeinen Staatsaufsicht heranzuziehen.

Minister von Plener richtete weiter als der erste sein Bemühen auch darauf, den Einfluss und die Autorität der Staatsverwaltung gegenüber den grossen und mächtigen, meist von tüchtigen Fachmännern geleiteten Eisenbahngesellschaften, die sich auf Grund ihrer günstigen Concessionsbestimmungen im Laufe der Zeiten eine immer grössere Bewegungsfreiheit zu verschaffen verstanden hatten, allmählich wieder zu kräftigen. Um den Contact des Ministeriums mit den Bahngesellschaften einigermassen inniger zu gestalten, und den Geschäftsverkehr mit denselben zu vereinfachen und zu erleichtern, ordnete er im Jahre 1869 die zeitweilige Abhaltung von Conferenzen mit den Bahnanstalten im Ministerium an.

Minister von Plener fühlte aber, um den so vielfach technische Eisenbahnfragen berührenden Entschliessungen des Ministeriums gegenüber den Bahngesellschaften eine grössere Sicherheit und ein erhöhtes Gewicht zu verschaffen, insbesondere das Bedürfnis, für den Dienst der obersten Administrativbehörde, und zwar sowohl im Eisenbahnbauwesen, wie für den Betrieb und das Maschinenwesen, anerkannte technische Capacitäten zu gewinnen.

Sein Augenmerk fiel bezüglich des Eisenbahnbauwesens auf den Chef-Ingenieur der französischen Orleans-Eisenbahn, Wilhelm von Nördling [siehe Abb. 2, Bd. II, Seite 21], und in Ansehung des Betriebes und des Maschinenwesens auf den königlich sächsischen Finanzrath und Staatseisenbahndirector, Max Maria Freiherr von Weber [siehe Abb. 19, Bd. III, Seite 41].

Den Bemühungen des Ministers gelang es in der That, beide Fachmänner

für den österreichischen staatlichen Eisenbahndienst zu gewinnen.

Auf Grund kaiserlicher Genehmigung vom 19. März und beziehungsweise vom 26. April 1870 wurden dieselben in der Eigenschaft von technischen Consulenten des Ministers mit dem Titel eines Hofrathes vertragsmässig, und zwar zunächst auf die Dauer von fünf Jahren, engagirt.

Die Berufung dieser beiden technischen Consulenten und die Erkenntnis der Nothwendigkeit, dieselben zum Nutzen des Dienstes so rasch als möglich in den Dienstorganismus der obersten Administrativbehörde einzufügen, liessen die seit längerem geplante Reorganisation der Generalinspection, ungeachtet die Frage der Beitragsleistung der Bahngesellschaften zu den Kosten der Staatsaufsicht noch nicht gelöst werden konnte, besonders dringlich erscheinen, dies umsomehr, als bald nach der Berufung der beiden Consulenten gemäss kaiserlicher Entschliessung vom 12. September 1870 der bisherige Vorstand der Generalinspection, Ministerialrath Ritter von Wagner, in den zeitlichen Ruhestand trat.



Abb. 11.

Unterm 29. November 1870 unterbreitete Sectionschef Sisinio von Pretis-Cagnodo [Abb. 12], welcher nach Plener's Rücktritt seit 12. April 1870 die Leitung des Handelsministeriums übernommen hatte, dem Kaiser den neuen Organisationsplan für die Generalinspection sammt zugehörigem Personal- und Besoldungsstatus.

Nach diesem, vom Kaiser unterm 6. December 1870 genehmigten Organisationsplane hatte die Generalinspection in Anbetracht der Verschiedenartigkeit der derselben zugewiesenen Geschäfte und der Massenhaftigkeit des von ihr zu bewältigenden Materiales ab 1. Januar 1871 in zwei selbständige Abtheilungen, die eine für den Bau und die andere für den Betrieb und die administrative Controle der Bahngesellschaften zu zerfallen, deren jede von einem Oberbeamten mit dem Titel und Charakter eines Regierungsrathes geleitet werden sollte.

Zum Vorstande der Bauabtheilung wurde mit kaiserlicher Entschliessung vom 19. December 1870 der Oberingenieur der Staatseisenbahngesellschaft Mathias Pischoff ernannt; mit der Leitung der Betriebsabtheilung wurde einstweilen der kaiserliche Rath und Oberinspector Martin Riener betraut; ein definitiver Vorstand wurde dieser Abtheilung erst zufolge kaiserlicher Entschliessung vom 12. April 1871 in der Person des Verkehrsinspectors der Kaiserin Elisabeth-Bahn Karl Barychar gegeben.

Die Bauabtheilung der Generalinspection hatte zu besorgen:

Die Begutachtung der einlangenden neuen Bahnprojecte;

die Revision der vorgeschlagenen Tracen;

die Begutachtung der Ergebnisse der politischen Bahnbegehungen;

15*

die Prüfung der Bauverträge und ihrer Behelfe;

die Prüfung der vorgelegten Ausführungspläne neuer Linien;

die Prüfung der Projecte für Reconstructions- und Erweiterungsbauten bestehender Bahnen und die Ueberwachung der Bauausführung, soferne der den Betrieb der betreffenden Bahn überwachende Beamte kein Bauverständiger war;

die Verhandlungen mit den Behörden und Parteien in allen aus Anlass der Eisenbahnbauten an die Generalinspection gelangenden Beschwerdefällen;

die Ueberwachung der Ausführung der in Bezug auf den Eisenbahnbau erlassenen Gesetze;

die Anstellung und Leitung wissenschaftlicher Studien und Versuche, die sich auf Construction und Anordnung der Eisenbahnbauten bezogen, und die Untersuchung neuer Einrichtungen und Erfindungen;

die Vorschläge für die Ergänzung des technischen Personals der Generalinspectionsabtheilung für den Eisenbahnbau, endlich

die Leitung der vom Handelsministerium angeordneten Tracestudien, sowie auch allfälliger Bauausführungen.

Zur Bewältigung dieser umfangreichen Agenden wurde die Bauabtheilung in vier nach räumlichen Ueberwachungsbezirken gebildete Inspectorate, dann in die beiden Abtheilungen für Brückenbau und für Tracirung und endlich in das Referat für Hochbauten, Stationsplätze und feuersichere Herstellungen gegliedert.

In den Geschäftsbereich der Abtheilung für den Betrieb und die administrative Controle der Bahngesellschaften gehörten:

Die technisch-polizeiliche Prüfung der zur Eröffnung gelangenden Strecken im Einvernehmen mit der ersten Abtheilung für Eisenbahnbau;

die Vornahme der Kessel- und Locomotivproben;

die Prüfung des sonstigen Fahrfundus, der Einrichtung, Signalisirung, dann der Instructionen und Vorschriften für das gesammte Executivpersonal, die Beurtheilung der gesammten Aufnahms- und Tarifbestimmungen und die Evidenzhaltung derselben;

die Prüfung der Fahrordnungen;

die Revision der einlangenden Zugsrapporte;

die Behandlung der einlangenden Untersuchungen über Unfälle und Störungen im Betriebe;

die Evidenzhaltung der Organe des Betriebes und der Militäraspiranten für Eisenbahnbedienstungen;

die Intervenirung bei den Anforderungen, welche von der Militärverwaltung an die Bahnanstalten gestellt wurden;

die Erstattung von Aeusserungen über solche den Bahnbetrieb betreffende Angelegenheiten, bezüglich deren die Entscheidung dem Handelsministerium vorbehalten war, oder die von Behörden, von Bahnanstalten oder Parteien unmittelbar an dasselbe gelangten und zur Bearbeitung der Generalinspection zugewiesen wurden;

die Sammlung und Zusammenstellung statistischer Daten;

die Prüfung der Betriebsrechnungen subventionirter oder mit einer Zinsengarantie ausgestatteter Eisenbahnen unter Mitwirkung des betreffenden landesfürstlichen Commissärs;

die unmittelbare Ueberwachung des Verkehrs und aller zum eigentlichen Betriebsfache gehörigen Angelegenheiten sowie auch des Bauzustandes der im Betriebe befindlichen Bahnen;

die Beeidigung der neu angestellten Bediensteten, endlich

die Vorschläge über Ergänzung des technischen Personals der Generalinspectionsabtheilung für den Betrieb und sonstige Personalangelegenheiten.

Für die Besorgung der vorstehend aufgezählten Agenden zerfiel die Betriebsabtheilung in sieben nach einzelnen Bahngruppen gebildete Inspectorate [sogenannte Linieninspectorate], denen die unmittelbare Ueberwachung des Betriebsdienstes der zu der betreffenden Gruppe gehörigen Eisenbahnen in allen seinen Zweigen oblag, ferner in ein administrativ-commerzielles Departement, das sich wieder in drei Unterabtheilungen *a)* für Tarifangelegenheiten, *b)* für allgemeine administrative und Personalangelegenheiten und *c)* für Eisenbahnstatistik gliederte und endlich in eine mechanische Abthei-

lung für die auf das Werkstättenwesen bezüglichen Agenden, für die Vornahme von Kesselproben, Locomotivprüfungen, Revisionen von Fahrbetriebsmitteln etc.

Eine besondere Bestimmung wurde bezüglich der ebenfalls zur unmittelbaren Ueberwachung des Betriebsdienstes gehörigen Agenden der Prüfung und Evidenzhaltung der Dienstinstructionen sowie der Fahrordnungen dahin getroffen, dass diese Agenden nicht für jede der sieben Bahngruppen abgesondert durch das für dieselbe aufgestellte Linieninspectorat zu besorgen waren, sondern dass dieselben vielmehr zur Erzielung ihrer gleichartigen Behandlung einzelnen bestimmten Inspectoraten zur einheitlichen Besorgung für die Gesammtheit der Bahnen, aber im Einvernehmen mit dem jeweilig in Betracht kommenden Linieninspectorate überwiesen wurden.

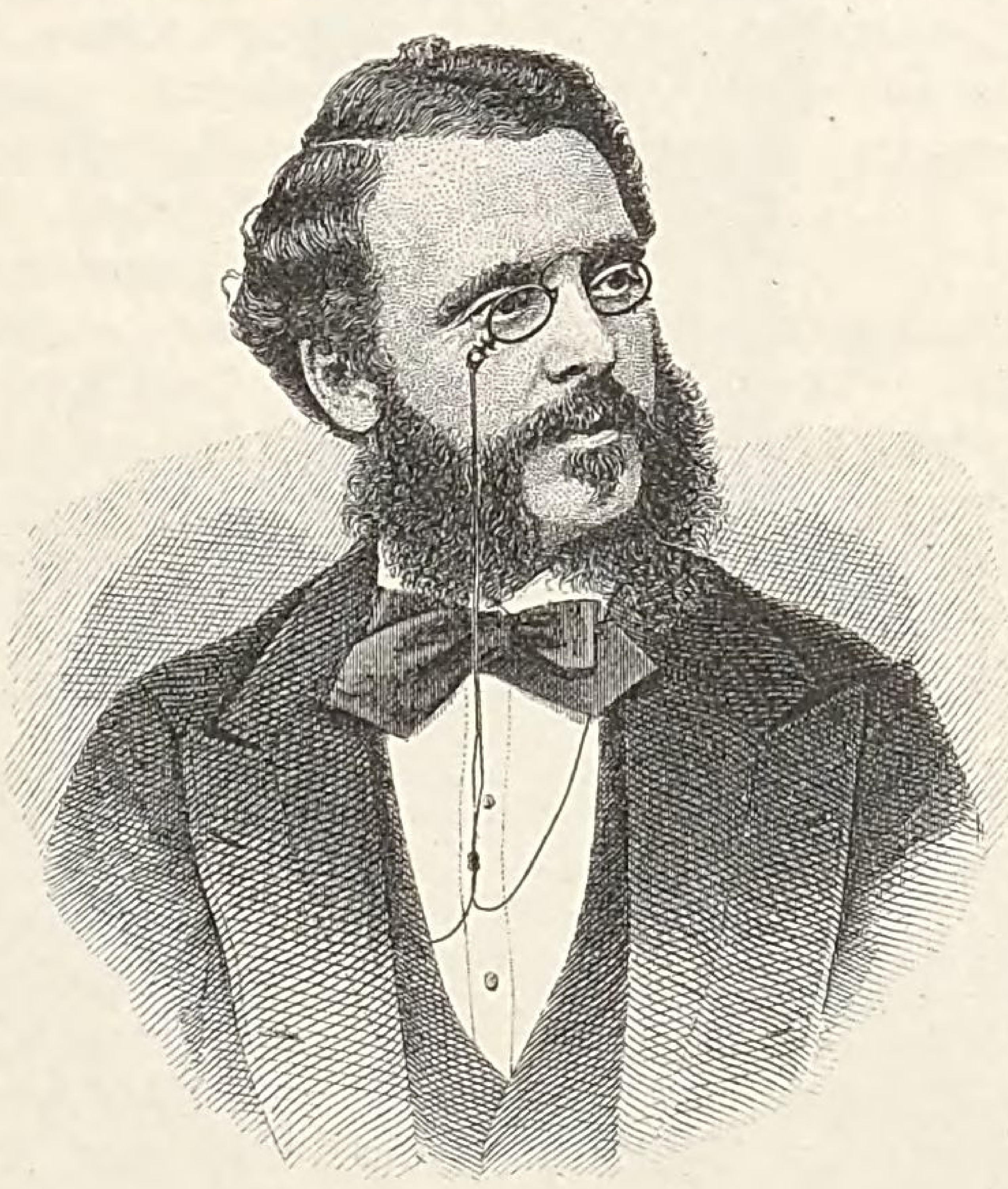


Abb. 12. Sisinio von Pretis-Cagnodo.

Neben der Generalinspection und nunmehr wieder getrennt von derselben und selbständig, bestand noch zur Beaufsichtigung der Gebarung der Bahngesellschaften vom Standpunkte der Statuten sowie zur Mitwirkung bei der Ueberwachung der staatlich garantirten Bahnunternehmungen in Absicht auf die nothwendige Oeconomie das Institut der landesfürstlichen Commissäre.

Als Bindeglieder zwischen den beiden Abtheilungen der Generalinspection und dem Ministerium, beziehungsweise Minister, waren die beiden technischen Consulenten des Ministeriums gedacht.

Zu diesem Zwecke sollten alle Geschäftsstücke des Ministeriums, welche die Beurtheilung technischer Fragen mit sich brachten, von den administrativen Ministerialdepartements [siehe Seite 232], je nachdem es sich um bau- oder betriebstechnische Momente handelte, im Wege des betreffenden technischen Consulenten an die Generalinspection zur competenten Amtshandlung und Bearbeitung geleitet werden, wobei es den Consulenten vorbehalten blieb, je nach ihrem Gutdünken allfällige Bemerkungen oder Instructionen für die Generalinspection beizufügen. Ebenso sollten sämmtliche Berichte und Aeusserungen der Generalinspection im Wege der technischen Consulenten, welche in jedem Falle ihr Einverständnis oder ihr abweichendes Urtheil auszusprechen hatten, an das zuständige administrative Departement geleitet werden.

Die Mitglieder der Generalinspection wurden gehalten, sich vor der Vornahme von Amtshandlungen im äusseren Dienste, je nachdem diese den Eisenbahnbau oder Betrieb betrafen — dringende Fälle ausgenommen — dem betreffenden Consulenten zur Rücksprache oder eventuellen Entgegennahme von Instructionen vorzustellen.

Durch diese Verfügungen wurde bezweckt, die beiden technischen Consulenten zu den eigentlichen geistigen Leitern der Generalinspection zu machen, welch letztere von denselben die Gesichtspunkte und Anleitungen für die ihr übertragenen Arbeiten empfangen sollte.

Um den beiden technischen Consulenten aber auch im Ministerialdienste selbst die Möglichkeit zu bieten, ihre Erfahrungen auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues und Betriebes im Interesse des österreichischen Staates angemessen zu verwerthen, und um überhaupt einen einheitlichen und gleichmässigen Vorgang in der Behandlung der Eisenbahnagenden im Ministerium herbeizuführen, wurde beabsichtigt, fortab alle Eisenbahn-

angelegenheiten von grösserem Belange, einschliesslich der Bewilligung von Eisenbahnconcessionen und der Entwürfe zu Eisenbahnconcessionsurkunden, im Schosse des Ministeriums collegialen Berathungen zu unterziehen, welche unter dem Vorsitze des Ministers und unter Theilnahme sowohl der Vorstände der administrativen Eisenbahndepartements wie auch der beiden technischen Consulenten stattfinden und zu welchen, je nachdem der vorzutragende Gegenstand es erheischte, auch Mitglieder der Generalinspection oder Experte aus dem Kreise der Eisenbahnverwaltungen zugezogen werden sollten.

Weitere Anordnungen in der Organisation der staatlichen Eisenbahnbetriebsbehörden bis Ende 1879; Ernennung eines Generaldirectors des österreichischen Eisenbahnwesens; Neuorganisation der Generalinspection vom Jahre 1875. So wohldurchdacht und gut gemeint die im Vorstehenden geschilderte Organisation des inneren Dienstes bei der obersten staatlichen Aufsichtsbehörde erschien, so vermochte sie doch in der Praxis nicht lange Stand zu halten. Die vollständige Zweitheilung der Generalinspection in eine Bauabtheilung und eine Betriebsabtheilung förderte den Uebelstand zu Tage, dass die von der Bauabtheilung überwachten neuen Eisenbahnen bei der Eröffnung häufig den vom Betriebsstandpunkte gestellten Anforderungen der Betriebsabtheilung nicht entsprachen und nachträglichen Umgestaltungen unterzogen werden mussten.

Bald stellte es sich auch heraus, dass Hofrath Wilhelm v. Nördling sich in die ihm übertragene, eines selbständigen Wirkungskreises vollständig entbehrende Stellung eines technischen Consulenten, die mit der ihm in seiner ganzen früheren Laufbahn, und namentlich in seiner letzten Stellung als Ingenieur en chef der Orleans-Eisenbahn, zur Lebensgewohnheit gewordenen selbständigen Thätigkeit zu sehr contrastirte, nicht hineinzuleben vermochte.

Schon im März 1872 bat derselbe aus diesem Grunde um die Auflösung seines Vertragsverhältnisses, die ihm auch mit kaiserlicher Entschliessung vom 23. März 1872 in Gnaden gewährt wurde.

Mittlerweile war auch in der Person des Trägers des Handelsportefeuilles selbst ein Wechsel eingetreten, indem mit kaiserlichem Handschreiben vom 25. November 1871 Dr. Anton Banhans [Abb. 13] zum Handelsminister ernannt wurde.

Dieser Minister schritt auf dem schon von Plener betretenen Wege der Wahrung und möglichsten Kräftigung der Regierungsautorität gegenüber den einzelnen Bahngesellschaften energisch fort.

Die Schritte, die derselbe in dieser Richtung gegenüber den bei den Gesellschaften der Lemberg-Czernowitzer Bahn und der Carl Ludwig-Bahn zu Tage getretenen Missständen unternahm, und die in der Anordnung und Durchführung der staatlichen Sequestration des erstgenannten Unternehmens gipfelten, wurden bereits in der allgemeinen Geschichte des österreichischen Eisenbahnwesens*) ausführlich dargestellt, so dass eine wiederholte Schilderung derselben hier füglich entfallen kann und die Berufung auf jene Darstellung genügen dürfte.

Das wichtigste, folgenschwere Ereignis, das in die Amtsperiode dieses Ministers fiel, war die grosse wirthschaftliche Krise, die im Mai 1873 katastrophenartig über ganz Oesterreich hereinbrach, dem grossartigen Aufschwunge der vorhergegangenen Jahre auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues ein jähes Ende bereitete und fast alle in diesen Jahren entstandenen, theils bereits dem Betriebe übergebenen, theils noch im Bau begriffenen Eisenbahnen in mehr oder minder grosse finanzielle Bedrängnis brachte, ja zum Theile directe nothleidend machte.

Diese Ereignisse boten, indem sie die Regierung zur Inangriffnahme einer energischen Hilfsaction nöthigten, auch in dienstesorganisatorischer Beziehung zu zu mancherlei Massnahmen die Veranlassung.

*) Siehe Ignaz Konta: Geschichte der Eisenbahnen Oesterreichs vom Jahre 1867 bis zur Gegenwart im I. Bande, 2. Theile dieses Werkes, Seite 205 ff.

Indem die Regierung, wie noch später besprochen werden wird, infolge der durch die Krise geschaffenen Verhältnisse sich veranlasst sah, die Bauausführung einiger kleinerer Eisenbahnlinien in verschiedenen Theilen der Monarchie für Rechnung des Staates selbst in die Hand zu nehmen, erachtete es der Minister für angezeigt, zur Erzielung einer grösseren Geschäftsvereinfachung und Geschäftsbeschleunigung die Bauabtheilung der Generalinspection unmittelbar in das Handelsministerium zu ziehen und derselben eine Doppelfunction einerseits als Ministerial-Departement für den Bau der Staatseisenbahnlinien und andererseits als controlirendes Bauorgan der Generalinspection für die Staats- und Privateisenbahnen einzuräumen.

Von bedeutend grösserem Belange, namentlich für die durch die Krise in schwierige finanzielle Verhältnisse gerathenen, einer Staatsgarantie theilhaftigen Eisenbahnunternehmungen, waren diejenigen Massnahmen, welche Minister Dr. Banhans zu dem Ende traf, um eine möglichst intensive, aber auch möglichst beschleunigte Prüfung der Betriebsrechnungen dieser Bahnunternehmungen zu erzielen.

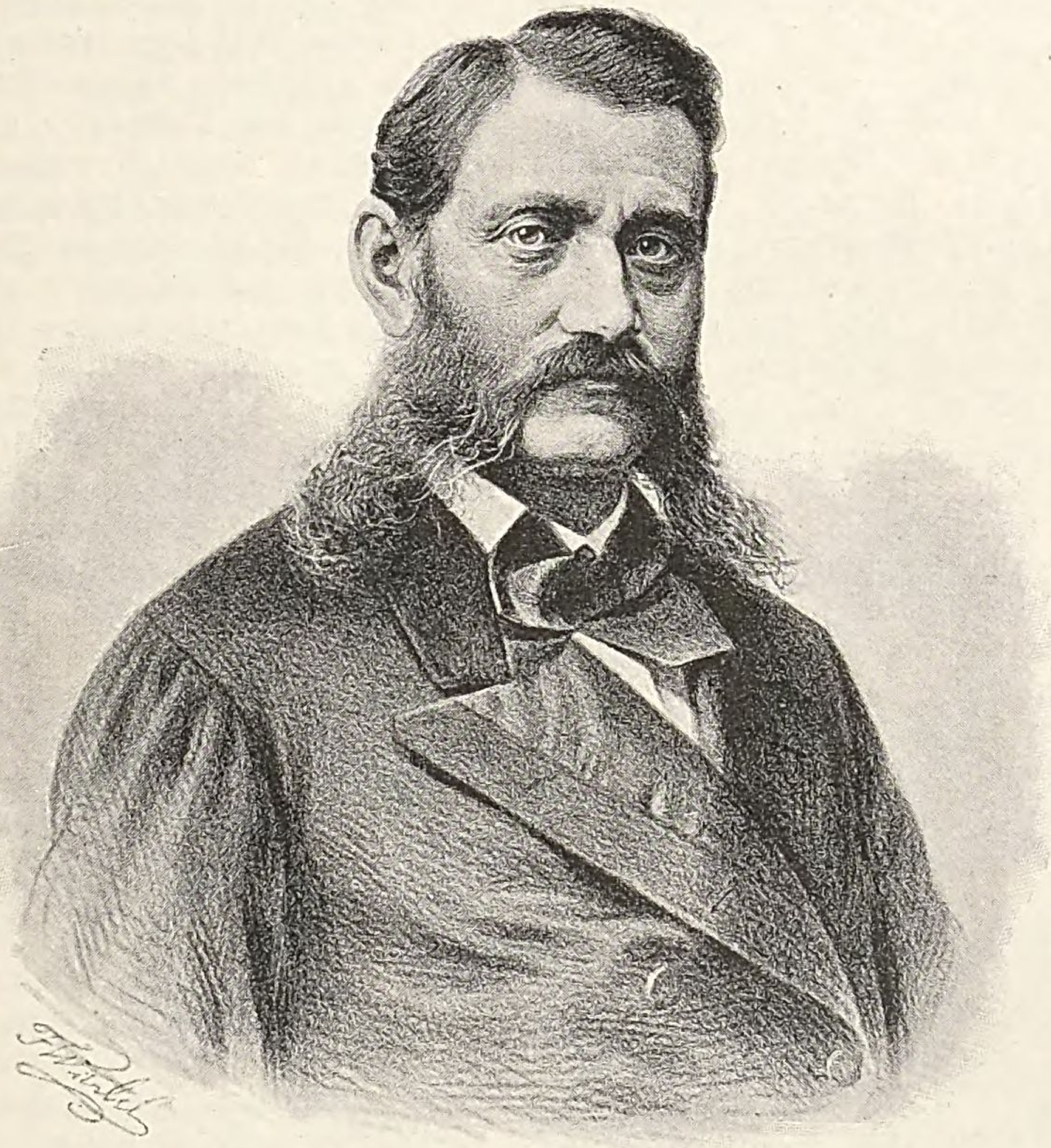


Abb. 13. Dr. Anton Banhans.

Gerade in letzterer Hinsicht waren bereits seit Jahren von den betroffenen Privatbahnverwaltungen heftige Klagen darüber geführt worden, dass die Prüfung der Betriebsrechnungen, welche die Grundlage für die Feststellung und Bemessung der von der Staatsverwaltung eventuell zu leistenden Garantiezahlungen zu bilden habe, oft auf mehrere Jahre zurück im Rückstande verblieben sei und daher die definitive Garantieabrechnung mit der Regierung über alle diese Jahre noch nicht gepflogen werden konnte, infolgedessen

die restlichen Ansprüche, welche die Bahngesellschaften gegenüber den von ihnen in diesen Jahren provisorisch empfangenen Garantievorschüssen gegen die Regierung aus dem Titel der Staatsgarantie noch zu erheben hatten, nicht zur Befriedigung gelangten und durch die die Gesellschaften sich in die Lage versetzt sahen, zur vorläufigen Deckung der bezüglichen Ertragsausfälle, hochverzinsliche schwebende Schulden aufnehmen zu müssen — Verhältnisse, die natürlich nun nach der Krise von 1873 von den durch die letztere ohnedies in die schwierigste finanzielle Lage versetzten Bahnunternehmungen noch weniger ertragen werden konnten.

Es war daher eine für die garantirten Bahnunternehmungen hoffnungerweckende Massnahme, als Minister Dr. Banhans auf Grund kaiserlicher Ermächtigung vom 19. April 1874 mit der Errichtung einer eigenen Abtheilung für die Prüfung der Betriebsrechnungen und für die Ueberwachung der öconomischen Gebarung der vom Staate garantirten Eisenbahnen bei der Betriebsabtheilung der Generalinspection vorging und derselben eine gewissenhafte und intensive, aber auch möglichst beschleunigte Rechnungsprüfung zur Pflicht machte.

Im Schosse des Handelsministeriums selbst hatten die rapide Ausdehnung des heimischen Eisenbahnnetzes, seit dem Jahre 1867, und die fortwährend zunehmende Menge von Aufgaben, die in Bezug auf das Eisenbahnwesen an die Regierung herantraten, schon seit längerem eine Ausgestaltung der seinerzeit bei der ersten Errichtung des Ministeriums für Handel und Volkswirthschaft getroffenen einfachen Dienstesorganisation nothwendig gemacht.

Bereits im Jahre 1869 wurde das bis dahin bestandene einheitliche Departement für Eisenbahnangelegenheiten in zwei selbständige Departements zerlegt, und zwar in eines unter dem Ministerialrathe Johann Pfeiffer für legislative und internationale sowie Concessionsangelegenheiten, dann für die Ueberwachung der Privateisenbahnen in Beziehung auf die Staatsgarantie, und in ein zweites unter dem Sectionsrathe Friedrich Leeder für die oberste Leitung des Baues und Betriebes der Eisenbahnen.

Im Jahre 1872 wurden aus letzterem Departement die Angelegenheiten des Eisenbahnbetriebes und Verkehrs abgetrennt, und wurde für dieselben ein drittes Departement unter dem Ministerialsecretär Josef Pollanetz gebildet.

Als nun zu Beginn des Jahres 1874 zu diesen drei Departements durch die bereits erwähnte Einbeziehung der Bauabtheilung der Generalinspection in das Ministerium noch ein viertes bautechnisches Departement kam, sah sich Minister Dr. Banhans in Anbetracht der Bedeutung, welche nun wieder die Agenden des Eisenbahnwesens in Ministerialdienste gewonnen hatten, sowie in der Erkenntnis der Nothwendigkeit, diesen Dienstzweig unter die einheitliche Leitung eines bewährten Fachmannnes zu stellen, veranlasst, die Errichtung einer eigenen Section für Eisenbahnangelegenheiten im Handelsministerium ins Auge zu fassen.

Sein in dieser Richtung gestellter Antrag erhielt unterm 6. Juni 1874 die kaiserliche Genehmigung.

Zum Sectionschef und Vorstande der neuerrichteten Eisenbahnsection wurde Ministerialrath Karl Ritter v. Pusswald [siehe Abb. 5, Bd. II, Seite 31] ernannt, welcher zuletzt, und zwar seit der am 10. März 1873 erfolgten Inruhestand-Versetzung des Ministerialrathes Pfeiffer, das legislative Eisenbahn-Departement selbständig geleitet hatte.

Mit der Führung des letzteren Departements wurde an Pusswald's Stelle gleichzeitig der Ministerialsecretär Dr. Heinrich Ritter von Wittek betraut.

Nach Schaffung der besonderen Eisenbahnsection im Schosse des Handelsministeriums trug sich Minister Dr. Banhans noch mit weitergehenden Reformplänen rücksichtlich des Eisenbahnwesens, und zwar ebensowohl in Bezug auf die Eisenbahngesetzgebung, das Tarifwesen und die Schaffung einer auf wissenschaftlicher Grundlage ruhenden Eisenbahnstatistik, wie auch auf dem Gebiete der engeren Eisenbahnadministration.

Diese Reformpläne ernstlich weiter zu verfolgen, kam jedoch erst sein Nachfolger im Amte, Johann Ritter v. Chlumecky [siehe Abb. 1, Band II, Seite 19] in die Lage, welcher noch als Ackerbauminister seit 6. Juli 1874 die Stellvertretung des Handelsministers Dr. Banhans während eines Krankenurlaubes desselben übernommen hatte und mit kaiserlichem Handschreiben vom 19. Mai 1875 an dessen Stelle zum Handelsminister ernannt worden war.

Minister v. Chlumecky ging von der Ansicht aus, dass er, um die geplanten umfassenden Reformen auf dem Gebiete der Eisenbahngesetzgebung und Administration einer befriedigenden Lösung zuführen zu können, angesichts der hiebei in Betracht kommenden staatlichen, volkswirthschaftlichen und technischen Momente vor allem eines Mannes bedürfe, der gediegene technische Fachkenntnisse, Vertrautheit mit der Administration grosser Bahnkörper, gereifte Erfahrungen im Eisenbahnbau- und Betriebsdienste und die Kenntnis der Eisenbahnzustände in Ländern mit entwickeltem Verkehr und wohlgeordneter Verwaltung in sich vereinige.

Bei der Suche nach einer fachmännischen Kraft von diesen besonderen Qualitäten fiel Chlumecky's Wahl neuerdings auf Wilhelm v. Nördling, der in der Zwischenzeit die Stelle des Generaldirectors der Theisseisenbahn bekleidet hatte.

Mit kaiserlicher Entschliessung vom 25. März 1875 erfolgte, während der zur selben Zeit auslaufende Dienstvertrag des technischen Consulenten, Hofrathes Max Maria Freiherr von Weber, nicht mehr erneuert wurde, die Genehmigung zur neuerlichen Berufung Nördling's ins Handelsministerium, aber diesmal in der Eigenschaft eines Sectionschefs und in der neugeschaffenen Stellung eines »Generaldirectors des österreichischen Eisenbahnwesens«, dergestalt, dass sich dessen Amtswirksamkeit in unmittelbarer Unterordnung unter den Minister ungetheilt auf sämmtliche administrativen und technischen Eisenbahnagenden des Handelsministeriums zu erstrecken hatte und ihm alle in der Eisenbahnsection des Ministeriums bearbeitetenGeschäftsstücke nach vollzogener Sectionsrevision entweder zur endgiltigen Vollziehung oder zur weiteren Vorlage an den Minister zu unterbreiten waren.

Unmittelbar hierauf nahm Minister von Chlumecky in Erkenntnis der bedeutenden, der Staatsaufsicht über die Eisenbahnen noch immer anhaftenden Mängel die abermalige vollständige Neuorganisation der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen in Angriff, die einen Hauptpunkt in seinem am 27. October 1875 im Parlamente entwickelten, gross angelegten Sanirungs- und Reformprogramme bildete.

Chlumecky's diesfällige Organisationsanträge erhielten unterm 16. August 1875 die kaiserliche Genehmigung.

Nach dieser mit 1. September 1875 in Wirksamkeit getretenen Organisation hatte die Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen eine dem Handelsministerium unterstehende technisch-administrative Behörde zu bilden, welche berufen war:

a) die der Staatsverwaltung durch die Gesetze und Verordnungen vorbehaltene Oberaufsicht und Controle über den Bau und den Betrieb der Eisenbahnen zur Wahrung der Sicherheit und Ordnung sowie der Interessen des garantirenden Staatsschatzes auszuüben, und die einschlägigen Anordnungen des Handelsministeriums zur Geltung zu bringen;

b) als technisches Fachorgan die ihr vom Handelsministerium zugewiesenen Gegenstände zu begutachten und

c) Entscheidungen von nicht principieller Natur in jenen Geschäftsangelegenheiten zu treffen, deren Behandlung der Generalinspection vom Handelsministerium übertragen wurde.

Von dem Grundgedanken ausgehend, dass bei der hohen Ausbildung und Vielseitigkeit, die das Eisenbahnwesen bereits gewonnen habe, eine Person allein nicht in dem Grade die Kenntnis aller Fächer desselben in sich vereinigen könne, um die Verantwortlichkeit aller Obliegenheiten der Staatsaufsicht über die Eisenbahnen allein tragen zu können, wurde die Generalinspection unter Anwendung einer wohlverstandenen Arbeits-

theilung, unbeschadet dessen, dass sie nach aussen als eine einheitliche Behörde erscheinen sollte, in fünf selbständige und einander coordinirte Abtheilungen zerlegt, und zwar:

I. Für Bau und Bahnerhaltung;
II. für Verkehr und Zugförderung;
III. für commerziellen Betrieb;
IV. für Staatsgarantie - Rechnungswesen, und
V. für allgemeine Verwaltung.

Der Wirkungskreis für diese einzelnen Abtheilungen der Generalinspection hatte insbesondere zu umfassen:

Für die I. Abtheilung die Ermittlung der Trace neuer Linien, die Prüfung der Baupläne für Neu-, Zu- und Umbauten, die Ueberwachung der Bauarbeiten auf den im Bau begriffenen und auf den im Betriebe stehenden Linien, auf letzteren Linien auch die Ueberwachung der Bahnerhaltung;

für die II. Abtheilung die Ueberwachung des Baues und der Instandhaltung des Fahrparkes, das Signalwesen, die Ueberwachung des technischen Betriebes und die Feststellung der Fahrordnungen;

für die III. Abtheilung das gesammte Transport- und Tarifwesen und die Begutachtung öconomischer und handelspolitischer Fragen;

für die IV. Abtheilung die Prüfung der Bau- und Betriebsrechnungen mit Rücksicht auf die Staatsgarantie, endlich

für die V. Abtheilung die Evidenzhaltung und Beeidigung des Eisenbahnpersonals, die Disciplinarangelegenheiten, die Prüfung der allgemeinen Dienstvorschriften und die Oberleitung der Hilfsämter der Generalinspection.

Gegenstände, welche direct oder indirect den Wirkungskreis mehrerer Abtheilungen berührten, waren gemeinsam, und zwar, soweit geschäftsordnungsmässig vorgeschrieben, in gemeinschaftlicher Sitzung zu behandeln.

In den Sitzungen der Generalinspectoren hatte der Rangsälteste derselben den Vorsitz zu führen. Dem Generaldirector des österreichischen Eisenbahnwesens blieb es jederzeit freigestellt, diesen Sitzungen beizuwohnen und in denselben den Vorsitz zu übernehmen. Nach Ermessen des Vorsitzenden sollten Vertreter der Bahnanstalten oder sonstige Interessenten sowie auch andere Fachmänner vernommen oder beigezogen werden können.

Jeder Generalinspectionsabtheilung wurde die erforderliche Anzahl von Oberinspectoren, Inspectoren, Commissären u. s. w. zugewiesen, welche dem Generalinspector unmittelbar untergeordnet waren und über deren dienstliche Verwendung derselbe auf Grund der vom Handelsministerium genehmigten Geschäftseintheilung zu verfügen hatte. Die Abtheilungen I und II zerfielen auch weiterhin in die nach der früheren Organisation der Bau- und beziehungsweise Betriebsabtheilung der Generalinspection unterstellt gewesenen Linieninspectorate und sonstigen Unterabtheilungen.

Bezüglich der Art und Weise der weiteren Verfolgung der von den Generalinspectionsorganen erhobenen Mängel sowie des selbständigen Verfügungsrechtes derselben in dringenden Fällen bei Gefahr im Verzuge blieben im wesentlichen auch weiterhin die schon in der ersten Dienstinstruction für die Generalinspection vom 8. März 1856 diesfalls vorgesehenen Bestimmungen in Kraft.

Mit dem Inslebentreten dieser Organisation hörte die Bauabtheilung der Generalinspection auf, zugleich ein Ministerial-Departement zu bilden und war fortab den übrigen Abtheilungen der Generalinspection wieder vollständig coordinirt.

Mit kaiserlicher Entschliessung vom 16. August 1875 wurde die Ernennung der fünf Abtheilungsvorstände der Generalinspection genehmigt, und zwar wurden zu Generalinspectoren bestellt: Hofrath Mathias Ritter von Pischoff, Regierungsrath Josef Edler von Lederer, Oberinspector Ferdinand Perl, sämmtliche drei aus dem Stande der bisherigen Generalinspection, ferners der Oberinspector der österreichischen Nordwestbahn und süd-norddeutschen Verbindungsbahn, Sigmund Steingraber und der Vorstand der Baucontrole der Südbahngesellschaft, Eugen Hörner — die letztgenannten drei unter gleichzeitiger Ver-

leihung des Titels und Charakters eines Regierungsrathes.

Hofrath von Pischoff behielt wie bisher die Bauabtheilung, Regierungsrath Perl wurde Vorstand der Abtheilung für Verkehr und Zugförderung, Regierungsrath Steingraber Vorstand der Abtheilung für commerziellen Betrieb, Regierungsrath Hörner erhielt die Abtheilung für Staatsgarantie-Rechnungswesen und Regierungsrath von Lederer diejenige für allgemeine Verwaltung.

Die auf diese Weise reconstruirte Generalinspection functionirte unter Nördling's thatkräftiger Oberleitung in vielen Beziehungen zweifellos besser, als dies bis dahin der Fall war.

Namentlich war es unbestreitbar ein grosses, bleibendes Verdienst Nördling's, dass er unter völliger Beiseitesetzung aller kleinlichen Nörgeleien nunmehr durch entsprechende Massregeln eine ebenso rasche, wie von grossen und richtigen Gesichtspunkten geleitete Prüfung der Betriebsrechnungen der garantirten Eisenbahnen herbeizuführen verstand und auf diese Weise die Wiederherstellung der finanziellen Ordnung und Gesundung bei einer ganzen Reihe von garantirten Bahnunternehmungen erreichte.

Nördling drang zunächst darauf, dass die bei den meisten garantirten Bahnen seit Jahren der endgiltigen regierungsseitigen Prüfung harrenden Bau- und Betriebsrechnungen nunmehr seitens des Handelsministeriums und des Finanzministeriums schleunig einer gemeinsamen, commissionellen Prüfung unterzogen werden; es gelang thatsächlich, unter Austragung der hiebei aufgetretenen Meinungsdifferenzen und Streitfragen im kürzesten Wege, diese Rückstände in verhältnismässig rascher Zeit aufzuarbeiten.

Durch besondere, unter Nördling's Vorsitz mit den bevollmächtigten Vertretern der einzelnen garantirten Bahnunternehmungen protokollarisch abgeschlossene Uebereinkommen wurde eine Reihe von Unsicherheiten und strittigen Punkten, welche sich im Laufe der Jahre bei der Rechnungsprüfung bezüglich der Anwendung der concessionsmässigen Garantiebestimmungen ergeben hatten, und derentwegen die Bahnunternehmungen sich vielfach zur Aufnahme der sie schwer bedrückenden schwebenden Schulden gezwungen sahen, in allseitig befriedigender Weise und oft bis zur äussersten Grenze des auf blos administrativem Wege Möglichen aus der Welt geschafft.

Solche strittige Fragen betrafen insbesondere die Zulassung der Einstellung des Zinsenerfordernisses für die nothwendigen Materialvorräthe und Cassenbestände als Ausgabspost in die Betriebsrechnung, die einstweilige Bestreitung von Erweiterungsbauten und Meliorationsanlagen aus den Betriebseinnahmen bis zur Erhöhung der Staatsgarantie im verfassungsmässigen Wege etc.

Im Jahre 1876 wurde sodann noch eine aus Vertretern des Handelsministeriums, des Finanzministeriums und der Generalinspection gebildete, gemischte Commission [sogenannte Garantierechnungscommission] aufgestellt, der die Aufgabe gesetzt war, alljährlich die Ergebnisse der von der Generalinspection durch ihre Organe in prompter Weise vorzunehmenden Rechnungsprüfungen und die Aeusserungen der Bahnunternehmungen über die ihnen in dieser Richtung gestellten Mängel einer sorgsamen Prüfung zu unterziehen, und den Ministern des Handels und der Finanzen für die von denselben über die endgiltige Feststellung der betreffenden Schlussrechnungen zu treffenden Entscheidung den Antrag zu unterbreiten.

Die Bahngesellschaften und ihre innere Dienstesorganisation. War die bisherige Darstellung hauptsächlich den mannigfachen Wandlungen gewidmet, welche im Laufe der dritten Periode in der Dienstesorganisation der obersten leitenden staatlichen Centralstelle und der staatlichen Eisenbahnaufsichtsbehörde vorfielen, so erscheint es nun erforderlich, auch noch den dieser Periode zugehörigen Bahngesellschaften und ihrer inneren Dienstesorganisation eine nähere Betrachtung zu widmen.

Die rechtlichen Beziehungen der einzelnen Privatbahngesellschaften nach aussen, und insbesondere zur Staatsverwaltung, bestimmten sich vor allem

durch den Inhalt der denselben ertheilten Concessionsurkunden, welche die öffentlich-rechtliche Grundlage ihrer Existenz bildeten und alle speciellen Bedingungen und Zugeständnisse enthielten, unter welchen denselben vom Staate die Befugnis zur Anlage und zum Betriebe der betreffenden Eisenbahnlinien ertheilt wurde; die Regelung der internen gesellschaftlichen Rechtsverhältnisse dieser Bahnunternehmungen hatte sodann durch die staatlich genehmigten Gesellschaftsstatuten zu erfolgen.

Der Schlusssatz des § 10 des Eisenbahnconcessionsgesetzes vom 14. September 1854 wahrte den Concessionsurkunden der einzelnen Bahnunternehmungen die Möglichkeit, gegenüber den allgemeinen Bestimmungen dieses Gesetzes Abänderungen eintreten zu lassen; thatsächlich bewegten sich die in den einzelnen Concessionsurkunden enthaltenen Bedingungen der Concessionsertheilung vielfach über den Rahmen derjenigen Verpflichtungen hinaus, die den Bahnunternehmungen schon durch das Concessionsgesetz selbst auferlegt waren, indem sie diese Verpflichtungen für die betreffenden Bahnunternehmungen in manchen Punkten noch ergänzten und selbst verschärften.

Fast allgemein enthalten die Concessionsurkunden solche Verschärfungen bezüglich jener Leistungen, welche die Bahngesellschaften schon nach dem Concessionsgesetze zu Gunsten verschiedener staatlicher Verwaltungszweige und so namentlich auch zu Gunsten der Postanstalt auf sich zu nehmen hatten,*) ferner bezüglich des Heimfallsrechtes und in vielen Fällen durch die Statuirung eines noch früheren staatlichen Einlösungsrechtes.

Von allgemeinstem Interesse sind jene Bestimmungen in den Concessionsurkunden zahlreicher, seit dem Jahre 1854 concessionirter Privatbahnunternehmungen, welche von den Subventionen und insbesondere von den Garantieverpflichtungen handeln, die die Regierung im Interesse der Förderung des heimischen Eisenbahnwesens gegenüber diesen Unternehmungen zu Lasten des Staates zu übernehmen, sich veranlasst sah.

Dieselben haben bereits bei der Darstellung der Gründung und des Entwicklungsganges der einzelnen Eisenbahnunternehmungen in den Abschnitten dieses Werkes über die allgemeine Geschichte des österreichischen Eisenbahnwesens ihre ausführliche Erörterung gefunden.

Ebenso bildet der Einfluss, welchen die staatlichen Eisenbahngarantien in ihrer Gesammtheit auf den Staatshaushalt ausübten, den Gegenstand einer selbständigen, ausführlichen Untersuchung in einem besonderen Capitel dieses Werkes.*)

Es muss sich daher, so sehr diese angeführten Momente natürlich auch das Gebiet der allgemeinen Verwaltung der Eisenbahnen berühren, doch, um grössere Wiederholungen zu vermeiden, hier begnügt werden, auf die berufenen anderen Theile dieses Werkes zu verweisen.

In den Concessionsurkunden der staatlich garantirten oder subventionirten Bahnunternehmungen finden sich auch nähere Bestimmungen über das besondere Recht der Ueberwachung und Controle, welches sich die Staatsverwaltung zur Wahrung der aus der übernommenen Garantie oder Subvention für sie entspringenden Interessen bezüglich der Gebarung solcher Unternehmungen sich vorzubehalten veranlasst sah. Es kann nicht geleugnet werden, dass die diesfälligen Bestimmungen in den ältesten Concessionsurkunden viel an Präcision und Strenge zu wünschen übrig liessen.

Sie beschränkten sich auf den Vorbe-

*) Diese Mehrleistungen bezogen sich meist auf die Verpflichtung, die für Postzwecke benöthigten Localitäten in den Bahnhöfen im Ausmasse des jeweiligen Bedarfes sowie die für den Posttransport erforderlichen, nach den Bedürfnissen der Postverwaltung erbauten und eingerichteten besonderen Wagen unentgeltlich beizustellen, weiter auf die Verpflichtung, bei den Personen- und gemischten Zügen einen achträdrigen oder zwei vierrädrige, und bei Schnellzügen einen vierrädrigen Ambulanzwagen unentgeltlich, weitere Beiwägen aber gegen ein bestimmtes, geringeres Entgelt zu befördern und endlich Briefpostsendungen, welche von einem Postorgane nicht begleitet werden, durch Bahnbedienstete zu vermitteln.

*) Siehe Bd. II, Dr. Heinrich Ritter von Wittek, Oesterreichs Eisenbahnen und die Staatswirthschaft.

halt, dass die Staatsverwaltung berechtigt sei, durch ein von ihr abgeordnetes Organ Einsicht in die Gebarung zu nehmen, um die Ueberzeugung zu erlangen, dass die Verwaltung und Rechnung nicht in einer Weise geführt werde, welche die vom Staate übernommene Haftung ohne rechtfertigenden Grund zur Geltung bringen könnte.

Bald wurde der weitere Vorbehalt hinzugefügt, dass die Staatsverwaltung berechtigt sei, den Bau der Bahn und die Betriebseinrichtungen in technischer und öconomischer Beziehung strenge controliren zu lassen, ferner dass ein von der Staatsverwaltung bestellter Commissär das Recht habe, den Sitzungen des Verwaltungsausschusses und der Generalversammlung, so oft er es für angemessen erachte, beizuwohnen und allfällige den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufende, beziehungsweise den öffentlichen Interessen nachtheilige Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren und zur Entscheidung des Ministeriums zu bringen.

Die Regierung ertheilte aber gleichzeitig die Zusicherung, dass die Ueberwachung der Geschäftsgebarung ihrerseits in der Art stattfinden werde, dass es bei der Vorlage der Jahresrechnung in der Regel nur mehr einer ziffermässigen Ueberprüfung bedürfen werde.

Als die Erfahrung eine weitere Verschärfung der staatlichen Ueberwachung garantirter Bahnunternehmungen wünschenswerth erscheinen liess, behielt sich die Regierung in späteren Concessionsurkunden auch das Recht, für die Dauer, als sie durch die übernommene Garantie oder Subvention an dem Unternehmen interessirt sei, in dem Verwaltungsrathe durch einen oder mehrere von ihr zu ernennende Mitglieder vertreten zu sein, sowie in Anbetracht ihres Einlösungsrechtes selbst das directe Genehmigungsrecht bezüglich einiger Verwaltungsacte von besonderer Tragweite, wie insbesondere der Bau- und Lieferungsverträge, vor.

Uebergehend auf die nähere Betrachtung der inneren Geschäfts- und Dienstesorganisation der in dieser dritten Periode bestandenen Eisenbahngesellschaften muss vor allem bemerkt werden, dass die für die gegenwärtige Arbeit enger gesetzten räumlichen Grenzen es nicht gestatten, etwa bezüglich jeder einzelnen der zahlreichen hiebei in Frage kommenden Eisenbahngesellschaften eine abgesonderte Darstellung ihrer inneren Dienstesorganisation zu geben; es muss sich vielmehr mit einer allgemeineren, zusammenfassenden Charakterisirung der einschlägigen, sich übrigens im einzelnen vielfach wiederholenden Organisationsverhältnisse begnügt werden.

Die gesetzlichen Grundlagen für die in den Statuten der einzelnen Bahngesellschaften vorgesehene Regelung ihrer internen Geschäftsorganisation bildeten in den ersteren Jahren nach Erlassung des Eisenbahnconcessionsgesetzes vom 8. September 1854 einmal der § 59 der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851, welcher jeden zum Betriebe einer Eisenbahn gehörig autorisirten Privatverein verpflichtet, zur Leitung dieses Betriebes eine eigene Direction aufzustellen, und die Personen, welche diese Direction bilden, sowie jene, welche im Namen des Vereines zu firmiren ermächtigt sind, dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten, wie auch dem Statthalter, in dessen Bereich sich die Eisenbahn oder Eisenbahnstrecke befindet, bekannt zu geben — dann der § 60 ebendaselbst, demzufolge diese Direction der Staatsverwaltung und dem Publicum gegenüber als Bevollmächtigter des Vereines erscheint, welch letzterer für alle Handlungen und Unterlassungen dieser Direction civilrechtlich verantwortlich bleibt, während nebstbei die Mitglieder dieser Direction noch persönlich für alle auf den Eisenbahnbetrieb Bezug habenden Handlungen und Unterlassungen verantwortlich sind — ferner die Bestimmung des § 12 lit. *f* des Vereinsgesetzes vom 26. November 1852, wonach nebst der zur Geschäftsleitung bestimmten Direction auch ein Ausschuss der Vereinsmitglieder aufgestellt werden konnte, welcher die Aufgabe hatte, fortwährend in die Gebarung der Direction Einsicht und auf die Geschäftsführung den in den Statuten näher bestimmten Einfluss zu

nehmen — und endlich die weitere Bestimmung lit. *g* desselben Paragraphen, dass einmal in jedem Jahre eine Generalversammlung der Actieninhaber abgehalten werden könne, um derselben über die Geschäftsführung und den Stand des Unternehmens einen ausführlichen Bericht zu erstatten und über die Gebarung Rechnung zu legen.

Die Organisation derGeschäftsführung, wie sie in den Statuten der zu jener Zeit errichteten Bahngesellschaften thatsächlich vorgesehen war, stimmte jedoch mit diesen gesetzlichen Bestimmungen keineswegs allseitig überein. In den meisten Fällen wurde, abgesehen von der Generalversammlung der Actionäre, welcher bestimmte, taxativ aufgezählte Gegenstände zur Entscheidung vorbehalten blieben, die Oberleitung der gesellschaftlichen Angelegenheiten in die Hände eines aus einer grösseren Anzahl von Personen, meist aus Actionären des Unternehmens, gebildeten Körpers gelegt, welcher bald »Verwaltungsrath«, bald »Direction« benannt wurde und dessen Mitglieder gewöhnlich von der Generalversammlung auf eine bestimmte Zeitdauer gewählt wurden.

Ausser diesem oberleitenden Verwaltungskörper wurde zur Ausführung seiner Beschlüsse und zur speciellen Führung der Geschäfte nach diesen Beschlüssen noch bei sämmtlichen Gesellschaften eine von einem oder mehreren fachmännisch gebildeten Oberbeamten geleitete und eisenbahnfachlich organisirte »Direction« oder »Administration« errichtet.*)

Hiebei blieb es völlig unklar, welchem dieser beiden grundverschiedenen und dennoch zum Theile gleich benannten, leitenden Factoren der gesellschaftlichen Verwaltung die Function der »Direction« im Sinne der citirten gesetzlichen Bestimmungen und speciell des § 59 der Eisenbahnbetriebsordnung vindicirt werden wollte, und welches Mass der civil- und öffentlich rechtlichen Verantwortung darnach jedem dieser beiden Factoren in Gemässheit jener gesetzlichen Bestimmungen zuzumessen war.

So war beispielsweise der Staatseisenbahngesellschaft concessionsmässig zugesichert, dass die strafgerichtliche Verantwortlichkeit für Handlungen oder Unterlassungen bei der Verwaltung und bei dem Betriebe nur die Bediensteten der Gesellschaft und keinesfalls die Glieder des Verwaltungsrathes als solche treffen könne, und dass die civilgerichtliche Haftung und Verantwortlichkeit nur gegen die Gesellschaft als moralische Person geltend zu machen sei und nicht auch gegen ihre Mitglieder [Verwaltungsräthe und Actionäre], die nur für ihre persönlichen Handlungen den allgemeinen Gesetzen unterworfen seien; eine analoge Bestimmung enthielten sodann auch die Statuten dieser Gesellschaft, während die Statuten der meisten anderen Bahngesellschaften die Mitglieder der Verwaltungsrathskörper »nach Massgabe der für Machthaber geltenden gesetzlichen Bestimmungen« und andere wieder »für statutenwidrige Handlungen« verantwortlich erklärten.

Mit dem Erscheinen des Handelsgesetzbuches vom 17. December 1862 trat eine Klärung hinsichtlich der Stellung und Verantwortlichkeit dieser leitenden gesellschaftlichen Organe wenigstens in civilrechtlicher Beziehung ein, indem seither die unmittelbar von der Generalversammlung, und zwar fast durchgängig aus dem Kreise der Actionäre selbst, ge-

*) Eine eigenthümliche, von der obigen, sonst allgemein angewendeten völlig abweichende Geschäftsorganisation griff bei der Wiener Verbindungsbahn Platz, nachdem diese Bahnlinie vom Staate auf Grund Vertrages vom 25. Januar 1870 an die Verwaltungen der sechs grossen in Wien einmündenden Eisenbahnen verkauft worden war. Die sechs Eigenthumsverwaltungen errichteten nämlich mit Vertrag vom 2. Juli 1877 für den concessionsmässigen Betrieb der Wiener Verbindungsbahn eine offene Handelsgesellschaft. Die Führung der Geschäfte dieser Bahn erfolgte durch ein regelmässig zusammentretendes, aus bevollmächtigten Vertretern der sechs Bahnverwaltungen gebildetes Verwaltungscomité, dem für die Besorgung der administrativen Geschäfte nach den Beschlüssen des Comités ein besoldeter Administrator zur Seite stand, während der Betrieb auf der Wiener Verbindungsbahn pachtweise von den anschliessenden Verwaltungen der Südbahn und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn geführt wurde.

wählten Verwaltungsrathskörper als dasjenige Gesellschaftsorgan anzusehen sind, welches im Sinne dieses Gesetzes den Vorstand der Gesellschaft zu bilden hat, als solcher die Gesellschaft durch die von ihm in ihrem Namen abgeschlossenen Rechtsgeschäfte direct berechtigt und verpflichtet, aber auch ein gesetzlich genau fixirtes Mass civilrechtlicher Verantwortung und Haftbarkeit zu tragen hat.

Nach den in Gemässheit dieser gesetzlichen Bestimmungen umgeformten Gesellschaftsstatuten aller Privateisenbahnunternehmungen sollten von da ab in noch unzweideutigerer Weise die eigentlichen Eisenbahndirectionen, welche aus den eisenbahnfachlich vorgebildeten und besoldeten Beamten der Gesellschaft bestanden, nur die dem Verwaltungsrathe strenge untergeordneten, zur fachgemässen Ausführung seiner Beschlüsse berufenen Organe darstellen, deren obersten leitenden Beamten lediglich das Recht eingeräumt war, den Sitzungen des Verwaltungsrathes mit berathender Stimme beizuwohnen.

In der Praxis blieben aber, wie vom ersten Anfange an, so auch nach dem Erscheinen des Handelsgesetzbuches doch die eigentlichen, eisenbahnfachlich organisirten Bahndirectionen oder Administrationen die Seele der Geschäftsführung bei den Privatbahnen; sie blieben nach wie vor dasjenige Organ, welches allein voll und unausgesetzt seine Thätigkeit den Interessen der Gesellschaft zu widmen vermochte, welches allein den Geschäftsbetrieb des Unternehmens fachlich zu leiten und zu überwachen in der Lage war, und welches auch allein über alle Vorgänge in der Verwaltung des Unternehmens stets unterrichtet und im laufenden sein konnte.

Die Verwaltungsrathskörper dagegen konnten auch nach dem Erscheinen des Handelsgesetzbuches vermöge ihrer Zusammensetzung und ihres selteneren Tagens in Wahrheit grösstentheils nur die Functionen eines verantwortlichen Aufsichtsrathes ausüben.

Der Einfluss des Verwaltungsrathes auf die ganze Geschäftsleitung blieb natürlich bei jenen wenigen Unternehmungen ein intensiverer, bei welchen er durch aus seiner Mitte bestellte, permanent tagende Comités und deren einzelne Mitglieder einen fortgesetzten Einblick in den Gang der Geschäfte nahm; es geschah dies namentlich bei Gesellschaften, bei welchen die oberste Spitze der fachlichen Administration eine zweitheilige war, indem je ein leitender Oberbeamter den administrativen und den technischen Dienstzweigen vorstand, so dass die Einheit der Verwaltung erst im Verwaltungsrathe verkörpert wurde.

Eine solche Zweitheilung der obersten fachlichen Geschäftsleitung bestand insbesondere bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, die auch während dieser dritten Periode im wesentlichen ihre ursprüngliche, schon oben Seite 129 ff. beschriebene Geschäftsorganisation beibehielt.*)

Aus anderen Gründen und mit anderer Wirkung kam eine ähnliche Zweitheilung noch bei solchen Bahngesellschaften dieser Periode vor, deren Betriebsnetz weit abseits von dem statutarischen Sitze der Gesellschaft gelegen war.

Bei Bahngesellschaften dieser Art, wie bei der böhmischen Westbahn, der Vorarlbergerbahn, der mährischen Grenzbahn, der Erzherzog Albrechtbahn und anderen wurde regelmässig am Sitze derselben, welcher sich in den meisten Fällen statutarisch in Wien befand, eine mehr oder minder ausgebildete Centralverwaltungsstelle [Generalsecretariat] und überdies an einem Hauptorte längs der Betriebsstrecke eine nach den nothwendigen Dienstzweigen fachlich organisirte Betriebsdirection gebildet.

Bei den meisten Privatbahngesellschaften dieser Periode, darunter mit Ausnahme der Kaiser Ferdinands-Nordbahn sämmtliche grossen Gesellschaften jener Zeiten, wie insbesondere die österreichische Staatseisenbahngesellschaft, die Südbahngesellschaft, die Elisabeth-Bahn,

*) Erst nach ihrer Neuconcessionirung im Jahre 1885 ging auch die Gesellschaft der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu dem Systeme der einheitlichen fachlichen Leitung der Geschäfte durch einen Generaldirector über, dem alle Geschäftszweige gleichmässig unterstellt wurden.

die Carl Ludwig - Bahn, Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn, dann später die Kaiser Franz Josef-Bahn, die österreichische Nordwestbahn, die Kronprinz Rudof-Bahn und andere, stand dagegen dem Verwaltungsrathe ein einziger statutarisch zur Ausführung seiner Beschlüsse und zu seiner Berathung bestimmter leitender Oberbeamter mit dem Titel »Generaldirector« oder »Director« gegenüber.

Diese Generaldirectoren und Directoren vereinigten, da ihnen sämmtliche Dienstzweige gleichmässig unterstanden, an sich eine bedeutende Machtfülle in ihrer Person; die meisten derselben gewannen aber, angesichts der geschilderten Verhältnisse sowie Dank ihrer persönlichen Energie und ihrem fachlichen Wissen und Können, gegenüber dem ihnen übergeordneten Verwaltungsrathe bald den bestimmenden Einfluss auf die weitere Gestaltung der Dinge bei den von ihnen geleiteten Unternehmungen.

Es muss zugegeben werden, dass dieser Zustand in der grossen Mehrzahl der Fälle nicht zu Ungunsten der betreffenden Unternehmungen ausschlug, indem es den thatkräftigen Bemühungen dieser Männer [siehe die Abbildungen einiger der hervorragendsten der leitenden Eisenbahndirectoren dieser Periode auf dem Gruppenbilde 14 sowie auch im I. Bande, 1. Theil, Seite 219 und 327, dann im II. Bande, Seite 33], unterstützt durch die leichtere Beweglichkeit der an kein hierarchisches System gebundenen gesellschaftlichen Verwaltungsform, gelang, nicht nur überhaupt den österreichischen Eisenbahnbetrieb auch in dieser Periode auf einer achtunggebietenden Höhe zu erhalten, sondern auch die Prosperität ihrer Unternehmungen, soweit es die Zeitverhältnisse ermöglichten, günstig zu entwickeln, dergestalt, dass die Namen der meisten dieser Directoren immerdar in rühmlichster Weise mit der Geschichte der von ihnen geführten Unternehmungen verbunden bleiben werden.

Die innere Dienstesorganisation der fachlich organisirten Centralverwaltungsstellen [Directionen], welche den mit der Leitung des Geschäftsbetriebes betrauten Oberbeamten unterstellt waren, beruhten bei sämmtlichen Bahngesellschaften durchgängig auf dem Principe der ungetheilten persönlichen Verantwortlichkeit, indem die Macht der leitenden Directoren eine nach unten vollkommen unbeschränkte war, und dieselben insbesondere in keiner Weise etwa an das collegiale Votum der ihnen untergebenen Ressortvorstände gebunden waren.

Bei einigen der grössten Privatbahnunternehmungen, wie insbesondere bei der Staatseisenbahngesellschaft, der Südbahngesellschaft und später auch bei der Oesterreichischen Nordwestbahn, wurden innerhalb der Centralverwaltungsstellen, in Unterordnung unter den Generaldirector für die einzelnen Hauptdienstzweige besondere Directionen errichtet, deren Vorständen im Wege der Delegation innerhalb des ihnen zugewiesenen Geschäftskreises im bestimmten Umfange ein selbständiges Entscheidungsrecht unter ihrer eigenen Verantwortlichkeit übertragen war.

Ja, bei der erstgenannten Gesellschaft wurden zu Beginn der Siebzigerjahre unter der auf diese Art der Generaldirection unterstellten Betriebsdirection in gleicher Weise noch weitere Subdirectionen, und zwar für Verkehr und commerziellen Betrieb, für Maschinenwesen und für Bahnerhaltung gebildet.

Bei den übrigen Gesellschaften kam den einzelnen Dienstvorständen in der Eigenschaft blosser Referenten mehr oder minder nur eine consultative Stimme zu.

Was die Gruppirung oder besser Scheidung der einzelnen Dienstzweige bei den Centralverwaltungsstellen der Bahnunternehmungen betrifft, so findet sich beinahe bei allen Gesellschaften, als durch die Natur der verschiedenen Agenden von selbst gegeben, die Scheidung derselben nach Angelegenheiten

a) des Secretariates, zu welchem die Personal- und Rechtsangelegenheiten und die sonstigen Agenden der allgemeinen Verwaltung zählten,

b) des Bau- und Bahnerhaltungs- sowie Bahnaufsichtsdienstes,

c) des Verkehrs- [Stations-, Zugs-] dienstes einschliesslich des Telegraphendienstes,



1.] WILHELM FREIHERR v. EICHLER, Generalinspector der Kaiser Ferdinands-Nordb. 1865—1885. 2.] HEINRICH RITTER v. KOGERER, Generalsecretär der Böhm. Westbahn 1860—1866, Generaldirector der Kaiser Franz Josef-Bahn 1867—1884. 3.] Dr. GUSTAV GROSS, Generaldirector der österreichischen Nordwestbahn und Director der Südnorddeutschen Verbindungsbahn 1868, bezw. 1858—1890. 4.] FRIEDRICH SCHÜLER, commercieller und Verkehrsdirector, später Generaldirector der Südbahngesellschaft 1864—1894. 5.] Dr. EDUARD FREIHERR v. SOCHOR, Generalsecretär der Böhmischen Westbahn 1867—1874, Generaldirector der galizischen Karl Ludwigbahn 1874—1891. 6.] GEORG LÖW, Director der Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn und Generaldirector der Böhmischen Nordbahn 1866—1887.

Abb. 14.

d) des Zugförderungs- und Werkstättendienstes,*)

e) des commerziellen, das ist Tarif-Dienstes und

f) des finanziellen, das ist Buchhaltungs- und Cassadienstes.

Grössere Verschiedenheiten bestanden nur

g) bezüglich des Personen- und Güterexpeditionsdienstes, der bei einer Reihe von Unternehmungen mit dem Verkehrsdienste, bei anderen mit dem commerziellen Dienste vereinigt und bei anderen wieder selbständig gestellt war, ferner

h) bezüglich des Controldienstes, bestehend aus der Einnahmen- [commerziellen] und der Ausgaben-[technischen] Controle, welcher, wie insbesondere bei der Südbahn, Kaiserin Elisabeth-Bahn und anderen, von den Fachdiensten abgetrennt, den übrigen Abtheilungen als eine selbständige, dem leitenden Director unmittelbar untergeordnete Abtheilung gegenübergestellt war, oder aber, wie insbesondere bei der Staatseisenbahn-Gesellschaft, den Hauptdienstzweigen, getrennt nach denselben, als Hilfsdienst zugewiesen wurde, endlich

i) bezüglich des Materialdienstes, bestehend aus dem Materialbeschaffungsdienste und der Materialverrechnung und Controle, welcher bei einer Reihe von Unternehmungen eine selbständige, auf alle Dienstzweige sich erstreckende Abtheilung bildete, bei anderen Unternehmungen wieder auf die einzelnen Fachabtheilungen aufgetheilt und denselben zur Besorgung für den eigenen Dienstzweig überlassen war, und bei anderen Unternehmungen endlich, wenigstens soweit es sich um die Beschaffung handelte, einem Fachdienstzweige, meist dem Werkstättendienste, zur Besorgung auch für die anderen Dienstzweige überwiesen wurde, während sodann die Materialverrechnung und Controle mit der allgemeinen Ausgabencontrole vereinigt war.

Bei mehreren der grossen Bahnverwaltungen wurden, wie bereits angedeutet, die in Vorstehendem aufgezählten einzelnen Dienstzweige, je nach ihren näheren Beziehungen zueinander, zu grösseren Gruppen [Directionen, Sectionen] vereinigt; doch walteten in dieser Beziehung nicht nur zwischen den einzelnen Bahnverwaltungen, sondern selbst bei ein und derselben Bahnverwaltung in verschiedenen Zeitperioden grosse Verschiedenheiten vor, auf welche näher einzugehen hier zu weit führen würde, und zwar dies umsomehr, als hiebei nicht immer nur die erwähnten fachlichen Momente ausschlaggebend waren, sondern häufig auch Rücksichten auf persönliche Qualitäten mitspielten.

In Ansehung des executiven Betriebsdienstes zeigt diese Periode fast bei allen Eisenbahnunternehmungen den gleichen Entwicklungsgang dahin, dass, bei den einen früher, bei den anderen später, von der noch in der zweiten Periode allgemein und insbesondere auf allen Staatsbahnlinien bestandenen Einrichtung der sogenannten Sections- und Platzingenieure, deren Wirkungskreis sich zugleich auf den Bahnerhaltungs- und Bahnaufsichtsdienst, wie auch auf den technischen Verkehrsdienst erstreckte, und welchen in den Stationen die Organe des Personen- und Güterexpeditionsdienstes selbständig gegenüberstanden, abgegangen wurde, und dass für jeden der Hauptzweige des executiven Betriebsdienstes, das ist also für den Bahnerhaltungs- und Bahnaufsichtsdienst, für den Stations- und Fahrdienst sowie für den Zugförderungs- und den Werkstättendienst, eigene, von einander unabhängige Organe geschaffen wurden, wobei speciell beim Stationsdienste nunmehr durchwegs der technische Verkehrsdienst mit der Personen- und Güterexpedition zu einer einheitlichen Stationsleitung verschmolzen wurde.

Bei vielen grösseren Bahnunternehmungen bestanden zwischen den untersten Organen des executiven Dienstes, als den Bahnerhaltungssectionen, Stationen und Heizhäusern, und der leitenden Centralstelle für die besondere Ueberwachung des Dienstes in bestimmten grösseren Bezirken Zwischendienststellen, als Bahnerhaltungs-, Verkehrs- und Zugförderungsinspectorate oder Abtheilungen.

*) Nur bei einigen wenigen Unternehmungen, wie beispielsweise in der ersteren Zeit bei der Kaiser Franz Josef-Bahn, war der Zugförderungsdienst getrennt vom Werkstättendienste und vereinigt mit dem technischen Verkehrsdienste.

In der Mehrzahl der Fälle waren die untergeordneten Organe jedes der angeführten Zweige des executiven Betriebsdienstes in centralistischer Weise der leitenden Centralverwaltungsstelle, beziehungsweise der correspondirenden Fachabtheilung der letzteren direct untergeordnet.

Nur bei grösserer Entlegenheit der Betriebsstrecken von dem Sitze der leitenden Centralverwaltungsstelle ergab sich das Bedürfnis einer Decentralisation des Dienstes; in solchen Fällen wurde, wie beispielsweise bei der Karl Ludwig-Bahn, der Lemberg Czernowitzer Bahn, der Kronprinz Rudolf-Bahn, dann bei der Tiroler Linie der Südbahngesellschaft vor Eröffnung der Pusterthalbahn, an einem Hauptorte längs der Betriebsstrecke für die unmittelbare Leitung des Dienstes auf derselben eine der Centralverwaltungsstelle in Wien untergeordnete Dienststelle [Betriebsdirection] errichtet, deren Wirkungskreis sich auf sämmtliche Zweige des Dienstes erstreckte.

Als Beispiel einer ebenso einfachen wie billigen, streng centralistisch aufgebauten Dienstesorganisation einer grösseren Privatbahngesellschaft folgt in Abb. 15 der Abdruck einer im Museum der österreichischen Eisenbahnen aufbewahrten schematischen Darstellung der bei der Kaiser Franz Josef-Bahn nach ihrer Bauvollendung im Jahre 1873 in Wirksamkeit gestandenen Diensteintheilung.

D i e I n s t i t u t i o n d e r D i r e c t o r e n c o n f e r e n z e n. Es ist hier der Platz, noch der besonderen Einrichtung der »Conferenzen der österreichischen Eisenbahndirectoren« zu gedenken — einer Institution, die in dieser III. Periode allmählich eine grosse Bedeutung gewann, da sie, auf freier Uebereinkunft der Bahnverwaltungen beruhend, in dieser Zeitperiode, während welcher der Betrieb der österreichischen Eisenbahnen in den Händen einer grossen Anzahl selbständiger Unternehmungen lag, einen jener Factoren bildete, welche für die so wünschenswerthe Einheitlichkeit in der Abwicklung des Eisenbahndienstes innerhalb der Grenzen des ganzen Reiches wirkten.

Schon seit dem Beginne der Sechzigerjahre waren die Directionen der Privatbahnen zu wiederholten Malen zu Conferenzen zusammengetreten, um in wichtigen Fragen, die ihre Interessen gemeinsam berührten, ein einheitliches Vorgehen zu erzielen.

Aber erst zu Beginn der Siebzigerjahre bildete sich aus der Uebung der sechs an der Verwaltung der Wiener Verbindungsbahn theilnehmenden Verwaltungen [vgl. Seite 238], bei Gelegenheit der Sitzungen des bezüglichen Comités auch andere allgemeine Eisenbahnangelegenheiten zu besprechen, zur Befriedigung eines in dieser Beziehung als dauernd erkannten Bedürfnisses die noch heute bestehende Institution der »Directorenconferenzen« heraus.

Es wurde für diese Conferenzen, deren erste Anfang Februar 1871 in Wien abgehalten wurde, alsbald eine feste, in den späteren Jahren mehrmals abgeänderte Geschäftsordnung geschaffen.

Nach derselben werden die Geschäfte dieser Conferenzen und der Vorsitz in denselben nach einem ursprünglich halbjährigen, aber schon seit einer Reihe von Jahren einjährigen Turnus abwechselnd von den grossen in Wien domicilirenden Bahnverwaltungen geführt.

Die Conferenzen werden nach Massgabe des vorhandenen Berathungsstoffes regelmässig ein Mal im Monate und ausserdem noch im Falle der Anmeldung besonders dringlicher und wichtiger Gegenstände abgehalten.

Die Directorenconferenz nimmt die nach der festgestellten Tagesordnung zur Berathung gelangenden Gegenstände entweder sofort in Behandlung oder weist dieselben vorerst einem ständigen oder ad hoc einzusetzenden Comité zur Vorberathung und Antragstellung zu.

Ständige Comités bestanden anfänglich vier, und zwar für Tarifangelegenheiten, für die Manipulationsangelegenheiten, für die Wagencirculation und endlich für Verkehrsangelegenheiten einschliesslich der Unfallevidenz. Im Laufe der Jahre kamen noch hinzu die ständigen Comités für technische Angelegenheiten, für Controlangelegenheiten, für Rückvergütungsangelegenheiten und für nicht tarifarische Fahrbegünstigungen.

Für die in den Directorenconferenzen zur Feststellung der vorwaltenden An-

schauung vorzunehmenden Abstimmungen hatte ursprünglich jede der vertretenen Bahnen eine Stimme. Später wurde die jeder der vertretenen Directionen gebührende Anzahl von Stimmen nach Massgabe der Länge der ihrem Betriebe unterstellten Linien nach einem geschäftsordnungsmässig festgestellten Schlüssel bestimmt.

Gegen die in der Directorenconferenz angenommenen Anträge wird den einzelnen Bahndirectionen binnen bestimmter Frist ein Einspruchsrecht gewahrt.

Ausser diesen Conferenzen der österreichischen Eisenbahndirectoren bestanden auch noch und bestehen noch jetzt auf Grund einer ähnlichen Geschäftsordnung periodische gemeinschaftliche Conferenzen der österreichischen und ungarischen sowie auch bosnisch-herzegowinischen Eisenbahndirectoren.

Alsbald nach Entstehung der Directorenconferenzen nahm auch die Regierung zu denselben Stellung.

Nachdem diese Institution gemäss ihrer wesentlichen Bestimmung nur geeignet war, die Regierung in ihren auf die Wahrung der Einheitlichkeit des Eisenbahnwesens gerichteten Bestrebungen zu unterstützen, konnte die letztere diese Einrichtung ihrerseits nur freudig begrüssen. Sie nahm daher auch nicht nur stets in allgemeinen Fragen des Eisenbahnwesens gerne von diesen Directorenconferenzen ausgehende Anträge entgegen, sondern sie liebte es auch selbst häufig und liebt es noch heute, in Fragen, die alle Bahnen gemeinsam berühren, vor der von ihr zu treffenden Verfügung die gutächtliche Aeusserung der Directorenconferenz einzuholen.

Neuerliche Erbauung von Eisenbahnen auf Kosten des Staates; Errichtung einer Direction für Staatseisenbahnbauten. Bald nach der Maikatastrophe des Jahres 1873, und wohl zum grossen Theile infolge derselben, begann in Oesterreich von neuem die Staatsbahnidee zu erwachen. Nicht aber mittels einer gross angelegten, direct auf die Aenderung der staatlichen Eisenbahnpolitik gerichteten Regierungsaction trat sie auf den Plan, sondern nur schrittweise, von leisen und schüchternen Anfängen aus, und zwar als Sanirungsmassregel für die durch die grosse wirthschaftliche Krise herbeigeführten traurigen Eisenbahnzustände vermochte sie allmählich wieder an Boden zu gewinnen.*)

Das erste Moment, das zu diesem Wandel der Dinge Anlass gab, war die Thatsache, dass infolge des nach der Katastrophe des Jahres 1873 noch durch einige Jahre verbliebenen schleichenden Krisenzustandes und der durch denselben bewirkten vollständigen Erlahmung des Speculationsgeistes selbst für solche neue Bahnen, die im volkswirthschaftlichen Interesse des Reiches und der Länder dringend erwünscht erschienen, trotz in Aussicht gestellter weitgehender staatlicher Unterstützung, keine Concessionswerber zu finden waren.

Aus diesem Grunde sah sich die Regierung im Jahre 1874 über die ihr ertheilte gesetzliche Ermächtigung veranlasst, einige seit längerem aus höheren staatlichen Rücksichten in verschiedenen Theilen des Reiches geplante Eisenbahnlinien auf Rechnung des Staates auszubauen. Es waren dies die Eisenbahn von Tarnów nach Leluchów in Galizien, dann die Istrianer Bahn von Divača nach Pola mit der Abzweigung von Canfanaro nach Rovigno und die Dalmatiner Bahn von Spalato nach Sebenico mit der Abzweigung von Perkovic nach Knin, zu welchen drei Eisenbahnen sich noch als vierte, um der Nothlage der betreffenden Gegend abzuhelfen, daher als reiner Nothstandsbau, die Rakonitz-Protiviner Bahn in Böhmen gesellte.

Im Laufe der nächstfolgenden Jahre kamen auf gleiche Weise, nachdem vom Reichsrathe die ihm von der Regierung vorgelegten Projecte für den Ausbau der

*) Eine ebenso anregend geschriebene, wie von voller Beherrschung des Stoffes zeugende historische Studie über das Wiedererwachen und die neuerliche Ausbreitung der Staatsbahnidee in Oesterreich und über die diesem Wandel zu Grunde liegenden tieferen Ursachen bietet, dem Laufe der bezüglichen Parlamentsverhandlungen folgend, Dr. Josef Kaizl in seiner Monographie: Die Verstaatlichung der Eisenbahnen in Oesterreich, Leipzig 1885.

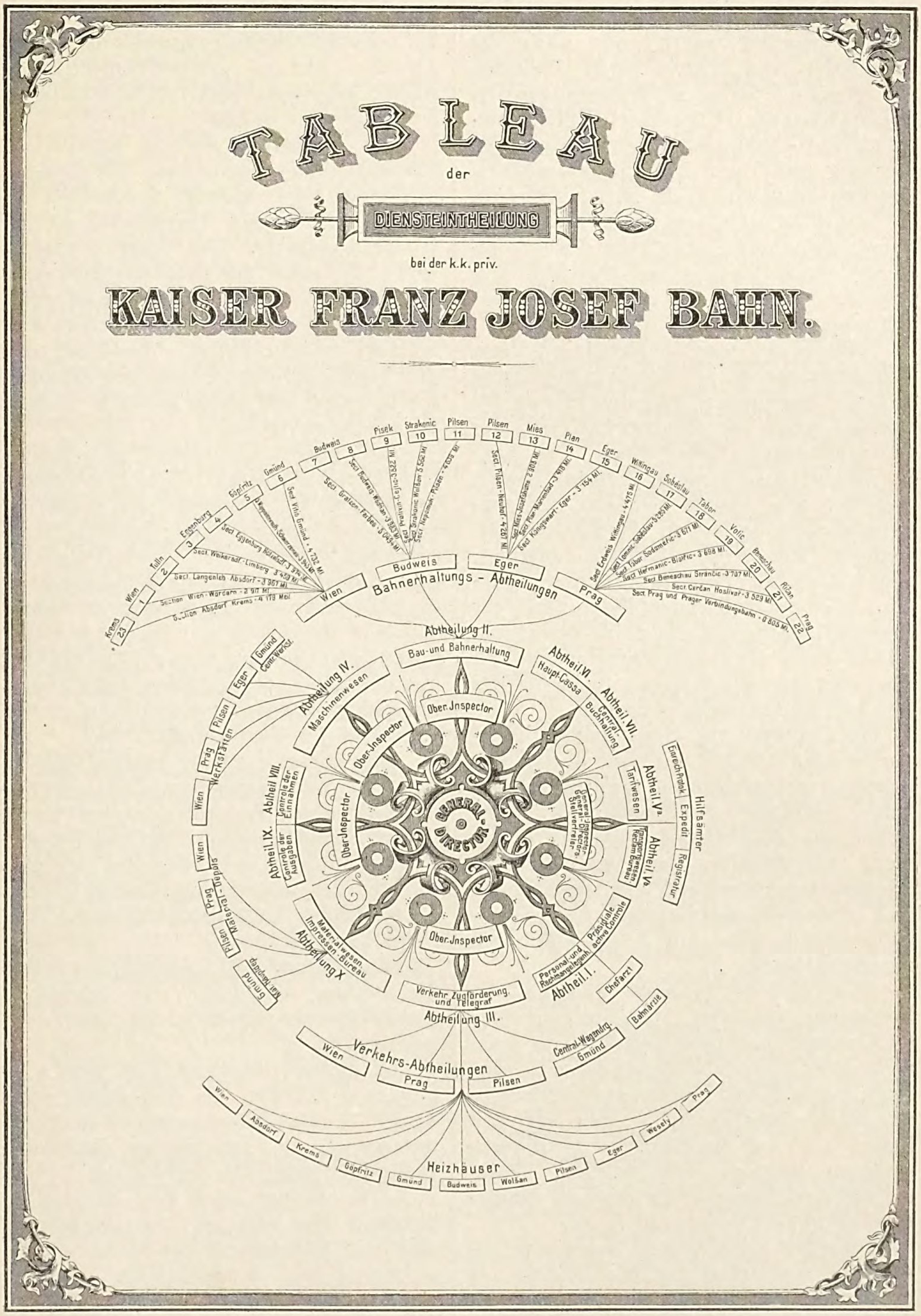

TABLEAU
der
DIENSTEINTHEILUNG
bei der k. k. priv.
KAISER FRANZ JOSEF BAHN.
Bahnerhaltungs - Abtheilungen
Wien
Budweis
Eger
Prag
Abtheilung II.
Bau-und Bahnerhaltung
Abtheilung IV.
Maschinenwesen
Werkstätten
Gmünd
Centr. Werkst.
Eger
Pilsen
Prag
Wien
Abtheil. VI.
Haupt-Cassa
Abtheil. VII.
Central-Buchhaltung
Abtheil. VIII.
Controle der Einnahmen
Abtheil. IX.
Controle der Ausgaben
Ober.Inspector
GENERAL-DIRECTOR
Abtheil. Va
Tarifwesen
Abtheil. Vb
Hilfsämter
Einreich-Protok.
Expedit
Registratur
Material-Depots
Abtheilung X
Materialwesen
Abtheil. I.
Präsidiale
Chefarzt
Bahnärzte
Abtheilung III.
Verkehr, Zugförderung und Telegraf
Verkehrs-Abtheilungen
Central-Wagendirg.
Heizhäuser
Krems
Göpfritz
Budweis
Wolšan
Wesely

Abb. 15.

beiden grossen Hauptbahnen Tarvis-Predil-Görz und Innsbruck-Arlberg-Bludenz abgelehnt worden waren, nur noch die Eisenbahn von Tarvis nach Pontafel, die Donauuferbahn in Wien sowie die Secundärbahnen Erbersdorf-Würbenthal, Kriegsdorf - Römerstadt, Mürzzuschlag-Neuberg und Unter-Drauburg-Wolfsberg zur Erbauung auf Rechnung des Staates.

Natürlich erforderte die Thatsache der Wiederaufnahme des Staatseisenbahnbaues alsbald zu seiner Durchführung besondere dienstesorganisatorische Vorkehrungen.

Anfänglich war beabsichtigt, diese Eisenbahnbauten in Ermanglung eines anderen geeigneten Organes durch die Bauabtheilung der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen ausführen zu lassen; aus diesem Anlasse wurde dieselbe, wie bereits erwähnt, zur Erzielung einer grösseren Geschäftsvereinfachung und Geschäftsbeschleunigung, unbeschadet der Fortdauer ihrer Function als controlirendes Bauorgan der Generalinspection, zugleich in der Eigenschaft eines Ministerialdepartements für den Bau der Staatseisenbahnen in das Handelsministerium einbezogen.

Die Combinirung dieser beiden Functionen war jedoch nur ein durch den Drang der Verhältnisse für den Augenblick gebotener Nothbehelf, der sich schon aus dem Grunde auf die Dauer nicht aufrechthalten liess, weil dabei in principiell unzulässiger Weise Ausführungs- und Ueberwachungsorgane des Eisenbahnbaues in eine und dieselbe Behörde zusammenfielen.

Aus diesem Grunde und da die Regierung bei den Verhältnissen des Geldmarktes erkennen musste, dass auch weitere aus handelspolitischen oder sonstigen staatlichen Interessen vorzunehmende Bahnbauten in den nächsten Zeiten nur auf Staatskosten zu bewerkstelligen möglich sein würden, fasste sie die Errichtung einer eigenen Staatseisenbahnbaudirection ins Auge.

Dieselbe sollte jedoch nur als provisorische Institution für die Dauer, als die Staatsverwaltung wirklich Eisenbahnen zu bauen hatte, bestehen; daher sollte sowohl der Baudirector, wie auch das ihm unterstehende Personal, soweit ihm nicht vom Ministerium definitive Beamte zur Dienstleistung zugewiesen werden konnten, nur in provisorischer Eigenschaft, gegen zu bedingende Kündigung aufgenommen werden.

Das Verhältnis der zu errichtenden Eisenbahnbaudirection zu der Generalinspection war analog demjenigen der Baudirection einer Privatbahn zu der letzteren gedacht. Die Generalinspection sollte die von der Staatseisenbahnbaudirection verfassten Bauentwürfe zu prüfen, die von ihr auszuführenden Bauten zu überwachen und in Betreff derselben auch die Begehungs- und sonstigen Commissionen wie bei allen anderen Bahnen vorzunehmen haben.

Auf dieser Grundlage unterbreitete Handelsminister von Chlumecky unterm 11. August 1875 zugleich mit seinen bereits besprochenen Vorschlägen in Betreff der Reorganisation der Generalinspection dem Kaiser den Antrag auf Errichtung einer Direction für Staatseisenbahnbauten, welchem denn auch mit derselben kaiserlichen Entschliessung vom 16. August 1875, mit der die Reorganisation der Generalinspection bewilligt worden war, die Genehmigung zutheil wurde.

Zum Director für die Staatseisenbahnbauten wurde hierauf von Chlumecky auf Grund der ihm mit derselben kaiserlichen Entschliessung ertheilten Ermächtigung mittels Dienstvertrages der Baudirector der ungarischen Ostbahn, Julius Lott [siehe Abb. 126, Bd. I, 2. Theil, Seite 283] berufen.

Eine besondere Dienstordnung regelte die Stellung und den Wirkungskreis der neuerrichteten Direction für Staatseisenbahnbauten.

In dieser Dienstordnung wurde die genannte Behörde als eine selbständige, dem Handelsministerium unmittelbar untergeordnete, technisch-administrative Behörde bezeichnet, welche zur Leitung und Besorgung aller den Staatseisenbahnbau betreffenden Angelegenheiten und zur Vollziehung der in dieser Hinsicht von dem Handelsministerium angeordneten Massnahmen berufen sei.

Der an die Spitze dieser Behörde gestellte Director wurde für die gesammten,

seiner Leitung anvertrauten technischen und administrativen Geschäfte, mit Inbegriff jener der Grundeinlösung, verantwortlich erklärt.*)

Zugewiesen wurden dem Baudirector, abgesehen von seinem durch den Handelsminister bezeichneten Stellvertreter, insbesondere noch ein rechtskundiger Referent, ein besonderes Rechnungsdepartement und die mit der Grundeinlösung von Fall zu Fall betrauten Organe.

Der executive Baudienst wurde aber in dieser Zeitperiode grundsätzlich anders und weitaus formaler, als in den Zeiten des ehemaligen Staatseisenbahnbaues in den Vierziger- und Fünfzigerjahren, nämlich in der Weise organisirt, dass für die Durchführung der von der Bauabtheilung der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen, und nach der Errichtung der Direction für Staatseisenbahnbauten von dieser, zum Zwecke der Bauinangriffnahme für nöthig erachteten und anzuordnenden Vorbereitungen und Erhebungen, namentlich aber für die directe Leitung und Ueberwachung der Bauarbeiten an Ort und Stelle selbst, sowie für die Ausübung aller damit verbundenen technischen und administrativen Geschäfte nunmehr eigene, unmittelbar auf den betreffenden Baulinien exponirte Dienststellen errichtet wurden, welche zuerst »k. k. Bauinspectorate« und später »k. k. Eisenbahnbauleitungen« benannt wurden und deren Stellung und selbständiger Wirkungskreis ein für allemal durch besondere Dienstvorschriften geregelt war.

Zur Ueberwachung der Bauausführung innerhalb bestimmter Baustrecken wurden in Unterordnung unter die Eisenbahnbauleitungen nach Erfordernis »Bausectionen« und in Unterordnung unter diese für noch kleinere Baustrecken »Bauführungen« errichtet, deren Wirkungskreis gleichfalls durch besondere Vorschriften geregelt war.

Die Grundeinlösungsangelegenheiten wurden einem eigenen Grundeinlösungscommissär zur Besorgung unter Mitwirkung des Bauleiters nach den hiefür aufgestellten besonderen Vorschriften übertragen.

Für die Rechnungsgeschäfte wurde der Bauleitung ein Rechnungsbeamter beigegeben, welcher dem Bauleiter untergeordnet war.

Die bautechnischen Geschäfte der Eisenbahnbauleitungen umfassten im wesentlichen:

a) die Tracirung;

b) die Vorerhebung zur Verfassung der Bauprojecte;

c) die Verfassung der Bauprojecte selbst nach den diesfalls bestandenen Vorschriften;

d) die vollständige Ausführung der technischen Elaborate für die Grunderwerbung, Gebäudeeinlösung und feuersichere Herstellung und die rechtzeitige Uebergabe der Elaborate an den Grundeinlösungscommissär;

e) die Ausführung des Unter-, Ober- und Hochbaues und aller sonstigen, zur Vollendung der Bahn nöthigen Herstellungen;

f) die Abschliessung von Handaccorden und Lieferungen für kleinere Bauherstellungen und Ausführung einzelner Arbeiten in Regie, soweit selbe nicht

*) Dem Handelsministerium blieben nach dieser Dienstordnung in Ansehung der Agenden der Staatseisenbahnbaudirection nur vorbehalten:

die Zutheilung sowie die Abberufung aller definitiven Beamten, die Ernennung und Entlassung aller provisorischen Beamten, deren Monatsgehalt den Betrag von 125 fl. überschritt;

die Bewilligung jedes Urlaubes an den Director und seinen Stellvertreter sowie von Urlauben an das übrige Personal der Direction in der Dauer von mehr als vier Wochen;

die Ertheilung von Belohnungen und Aushilfen;

die Genehmigung der Bauprojecte;

die Genehmigung der den Offertausschreibungen zu Grunde zu legenden Bedingungen, Pläne, Bedingnishefte, Preislisten u. s. w.;

die Entscheidungen über die Offertannahmen;

die principielle Bewilligung zur Betretung des Accordweges durch die Direction für die Vergebung kleinerer Bauherstellungen und Lieferungen bis zum Maximalbetrage von 20.000 fl.;

die Zustimmung zur Einleitung von Regiearbeiten;

die Vermittlung des Geschäftsverkehrs der Baudirection mit den anderen Ministerien und sonstigen Centralstellen;

die Genehmigung zur Einleitung von Rechtsstreiten und zur Abstehung von denselben;

die Genehmigung der Voranschläge und Dotationen;

die Genehmigung der Schlussabrechnungen mit den Unternehmern und Lieferanten.

durch Verträge in vorhinein gesichert und geregelt waren;

g) die Aufstellung und rechtzeitige Vorlage der Elaborate über Zahl und Stellung der Wächterhäuser mit Rücksicht auf das angewendete Signalisirungssystem;

h) die Aufstellung des Bedarfes an allen nothwendigen Oberbau- und sonstigen besonders beigestellten Materialien mit Rücksicht auf ihre Menge und Qualität;

i) die Aufstellung der Bedarfsausweise aller für die Einrichtung der Bahn nothwendigen Mobiliar- und Ausrüstungsgegenstände;

k) die Verfassung und Evidenzhaltung eines Situationsplanes und eines Längenprofiles mit Rücksicht auf den jeweiligen Stand der Grundeinlösung, auf eventuelle Trace- und Nivelleteänderungen sowie auf Aenderungen an den Bestimmungen des politischen Begehungsprotokolles;

l) die Prüfung und Ueberwachung der von den executiven Bauorganen geführten Baujournale;

m) die technische Richtigstellung aller Bedarfsausweise, Preislisten, Baukostenanschläge, Abschlagszahlungen, Bauabrechnungen und die Sammlung und Zusammenstellung aller für die Collaudirung nöthigen Behelfe sowie die Mitwirkung bei der letzteren;

n) die Obsorge, dass alle Arbeiten zur richtigen oder vertragsmässigen Zeit begonnen und rechtzeitig vollendet wurden, damit die Inbetriebsetzung der Bahn nicht durch einzelne unvollendete Arbeiten oder mangelnde Einrichtungen verzögert wurde.

Der Bauleiter hatte aus eigener Machtvollkommenheit und unter seiner persönlichen Verantwortung alle zur Durchführung seiner Aufgaben nothwendigen Verfügungen zu treffen, welche nicht ausdrücklich der höheren Entscheidung und beziehungsweise Genehmigung vorbehalten waren.*)

*) Der höheren Entscheidung waren im einzelnen vorbehalten:

a) die von der Bauleitung gepflogenen Vorerhebungen und Projectsanträge;

b) alle für die Erbauung, Einrichtung und Ausrüstung der Bahn nothwendigen Detailprojecte, Normalien, Kostenvoranschläge und Verträge, wobei der Bauleiter verpflichtet war, die geeigneten Vorlagen mit Bezug auf den in Aussicht genommenen Beginn der Bauausführung oder der Lieferung der Einrichtungen etc., sowie auf den festgesetzten Vollendungstermin rechtzeitig zu erstatten;

c) der Abschluss von Accorden über Bauherstellungen, bei welchen der Kostenbetrag des vollständigen Gegenstandes 2000 fl. überschritt, oder wobei die genehmigten Maximalpreise überschritten wurden, dann die Vereinbarung neuer in der Preistabelle nicht vorgesehener Einheitspreise mit der Unternehmung;

d) Abweichungen von der in den genehmigten Projecten (Punkt *b*) festgesetzten Trace, von der Nivellete, oder von der bei Genehmigung des Bauprojectes bestimmten Art der Ausführung des Bahnkörpers; ferner Abweichungen bei bereits beantragten und genehmigten Bauobjecten, sowohl in Bezug auf ihre Constructionsform, als auf die Wahl der Baumaterialien; endlich Ueberschreitungen der Kostenvoranschläge;

e) Pacht- und Miethverträge;

f) die Einleitung, das Aufgeben oder der Ausgleich eines Rechtsstreites;

g) die Einleitung von Bauausführungen oder Lieferungen für Rechnung und Gefahr der Bauunternehmungen und Lieferanten bei saumseliger oder mangelhafter Ausführung der Arbeiten oder bei Nichteinhaltung der Lieferungs- und Vollendungstermine;

h) die Abschreibung von Verlusten oder des Abnützungswerthes an Inventar und Material;

i) die stabile oder zeitliche Vermehrung oder Verminderung des Personals, dann die Erhöhung der Bezüge der mit Monatsgehalt angestellten Functionäre, und des Taggeldes der Diurnisten etc. über den bewilligten Umfang hinaus, über welche Veränderungen seitens der Bauleitung rechtzeitig Antrag zu stellen war;

k) die Annahme der Dienstentsagung von Angestellten;

l) die Bewilligung von Urlauben, wenn die Dauer derselben zehn Tage überschritt, sowie für den Bauleiter selbst, welcher einen Urlaub, selbst von minderer Dauer, nur mit Bewilligung der Direction für Staatseisenbahnbauten antreten konnte;

m) Aushilfen für Angestellte, welche durch langwierige Krankheit, durch im Dienste zugezogene Verletzungen oder andere Unglücksfälle zu ausserordentlichen, gegen ihr Einkommen unverhältnismässigen Auslagen genöthigt wurden, einer Unterstützung daher dringend bedurften und sich derselben auch durch tadelloses Benehmen und Dienstfleiss würdig gemacht hatten;

n) alle ausserordentlichen Geldbelohnungen, welche die Bauleitung in Antrag bringen zu müssen glaubte, endlich

o) die Bewilligung von ausserordentlichen Reise- und Uebersiedlungskosten, dann von anderen Gebühren, insbesondere auch von Bureaumiethkosten, insoferne von den hierüber bestehenden Normalvorschriften Abweichungen stattzufinden hatten.

Für den Fall, als unvorhergesehene Umstände es im Interesse des Dienstes, sei es zur Hintanhaltung offenbarer Nachtheile, sei es zur Erzielung überwiegender Vortheile, nothwendig erscheinen liessen, dass der Bauleiter ohne Verzug solche Verfügungen selbständig treffe, zu denen vorschriftsmässig die höhere Ermächtigung einzuholen gewesen wäre, hatte er zwar solche Verfügungen aus eigener Machtvollkommenheit auch mit Ueberschreitung seines Wirkungskreises zu treffen, die getroffenen Massregeln aber unverzüglich gegenüber der vorgesetzten Eisenbahnbaudirection zu begründen.

Führung des Betriebes auf den vom Staate erbauten Bahnen. An eine Aufnahme etwa auch des Staatsbetriebes auf den vom Staate zum Ausbau übernommenen Bahnlinien nach ihrer Bauvollendung wurde im allgemeinen nicht gedacht — wie denn auch gerade diese Linien, schon vermöge ihrer zerstreuten Lage und ihrer geringen Ausdehnung, zu einem solchen Versuch sicherlich kaum eingeladen hätten.

Es wurden vielmehr, soweit es nur angängig erschien, die einzelnen fertiggestellten Staatsbahnen anschliessenden Bahngesellschaften mittels beiderseitig in bestimmten Fristen kündbarer Verträge zur Führung des Betriebes im Namen und für Rechnung des Aerars überlassen, wobei in einigen der Fälle den betriebführenden Verwaltungen, an Stelle der Verrechnung ihrer Auslagen in den auflaufenden Beträgen, die Vergütung derselben mittels vertragsmässig fixirter Pauschalbeträge oder auch nach bestimmten Procenten der Einnahmen zugesichert wurde.*)

Nur bezüglich der als Secundärbahnen erbauten Dalmatiner Staatsbahnen sah sich der Staat in Anbetracht ihrer völlig isolirten Lage genöthigt, die Führung des Betriebes in eigene Regie zu übernehmen.

Es wurde zu diesem Zwecke eine dem Handelsministerium unmittelbar unterstehende Betriebsdirection mit dem Sitze in Spalato errichtet, welche der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen gegenüber in dem gleichen Verhältnisse, wie die Verwaltung jeder anderen Privatbahn stand.

Bei der Organisation des Dienstes dieser Betriebsdirection und der Aufstellung des Personalstandes für dieselbe wurde mit der grössten Oeconomie vorgegangen.

An der Spitze der Betriebsdirection stand ein verantwortlicher Betriebsdirector, dem ein Secretär als Stellvertreter beigegeben war.

Die Competenz und Diensteintheilung der Betriebsdirection waren durch besondere für dieselbe hinausgegebene »Bestimmungen« geregelt.*)

Scheitern des auf der Fusionsidee beruhenden Sanirungsprogrammes der Regierung; Sequestrationsgesetz vom 14. December 1877. Ein zweites Moment, welches die Regierung zu einer energischen Hilfsaction drängte, war die traurige finanzielle Lage, in welche auch die meisten der schon im Betriebe gestandenen garantirten Eisenbahnunternehmungen durch die Krise gerathen waren.

Die Bedrängnis und in vielen Fällen geradezu Nothlage dieser Unternehmungen liess nur zu bald die finanziellen Consequenzen jener Fehler besonders scharf

*) Es wurden die Tarnów-Leluchówer Bahn am 10. April 1876 der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn — die Istrianer Bahn am 16. August 1876 der Südbahn-Gesellschaft — die Donauuferbahn in Wien am 12. October 1876 der Kaiser Ferdinands-Nordbahn — die Rakonitz-Protiviner Eisenbahn am 28. Februar 1877 der Böhmischen Westbahn — die Eisenbahn Kriegsdorf-Römerstadt am 29. September 1878 der Mährisch-Schlesischen Centralbahn — die Eisenbahnen Mürzzuschlag-Neuberg und Unter-Drauburg-Wolfsberg am 29. August 1879 der Südbahn-Gesellschaft — und die Eisenbahn Erbersdorf-Würbenthal am 4. December 1880 der Mährisch-Schlesischen Centralbahn vertragsmässig zur Betriebführung überlassen.

*) Nach diesen Bestimmungen hatte der Betriebsdirector die gesammten technischen, administrativen, commerziellen und sonstigen Geschäfte des Betriebsdienstes in Gemässheit der bestehenden Gesetze und Anordnungen zu führen und für eine öconomische Gebarung zu sorgen.

Der Betriebsdirector vertrat auch die Bahn nach Aussen; den Verkehr mit den Ministerien und Centralstellen vermittelte jedoch das Handelsministerium.

hervortreten, die in Oesterreich bei der Anwendung des Garantiesystems in den Sechzigerjahren, wenn auch in dem löblichen Streben der damaligen Regierungen, die Entwicklung des heimischen Eisenbahnwesens auch unter schwierigsten Zeit- und Creditverhältnissen zu fördern, unleugbar begangen wurden — jener Fehler, die namentlich in der Schaffung neuer, staatlich garantirter Concurrenzlinien für Verkehre, die von bereits bestehenden Unternehmungen bewältigt werden konnten, in der Gewährung neuer abgesonderter Garantien für Fortsetzungslinien von gut situirten älteren Bahnunternehmungen und nicht zum mindesten in den zur Anwendung gebrachten Garantieformen selbst erblickt werden müssen, die im Vereine mit einer anfänglich noch laxeren Staatscontrole und namentlich mit der damals in Blüthe gestandenen Praxis der Generalentreprisen das ganze Gründungsunwesen jener Zeiten zum Nachtheile des garantirenden Staatsschatzes ermöglichten.*)

Diese Verhältnisse waren es, welche es hauptsächlich verschuldeten, dass die Garantievorschüsse des Staates, die ihrer Natur nach nur vorübergehende Leistungen desselben darstellen sollten, sich zu

Der Entscheidung des letzteren blieben vorbehalten:

Die Genehmigung der Organisation des Betriebsdienstes;

die Feststellung des Maximalpersonalstandes, der Pensionsbestimmungen und Krankenfondsstatuten, die Systemisirung der Bezüge des Personals, die Anstellung, Beförderung, Entlassung der stabilen Beamten, die Verhängung von Geldstrafen über den halben Monatsgehalt, Ertheilung von Urlauben über vier Wochen und Auflassung von Ersätzen über 50 fl. seitens der Bediensteten;

die Genehmigung des Jahresvoranschlages, Materialpräliminares und grösserer Materialankäufe;

die Bewilligung von Bauten, bei welchen die Kosten 500 fl. überschritten;

die Bewilligung für Vermehrung des Fahrparkes und grösserer Umänderungen an demselben, der Verkauf von Grundstücken, Inventar und Materialien;

die Genehmigung des Fahrplanes und der Tarife;

die Festsetzung der Normen für Freifahrt und Transportermässigung;

die Genehmigung zur Einleitung und zum Abstehen von Rechtsstreitigkeiten bei Beträgen über 200 fl.

In dringenden Fällen, wenn Gefahr im Verzuge war, hatte der Betriebsdirector das Geeignete zu veranlassen und die nachträgliche Genehmigung einzuholen.

Bei der Betriebsdirection bestanden keine eigenen Fachabtheilungen; es waren zwar den der Betriebsdirection zugetheilten Beamten bestimmte Geschäfte zugewiesen, dieselben hatten aber zugleich die Verpflichtung, sich nach Bedarf auch bei anderen Geschäften verwenden zu lassen. Minder wichtige Arbeiten, wie: Verfassung von Abschriften, Zusammenstellungen etc., wurden auch den Stationsbeamten zugetheilt, um hiedurch Ersparnisse zu erzielen.

Die Diensteseintheilung bei der Betriebsdirection war im allgemeinen folgende:

Es hatten zu besorgen:

Der Betriebsdirector die allgemeine Aufsicht und Leitung aller Geschäftszweige;

der Secretär die Stellvertretung des Directors, die Personalangelegenheiten, die Rechtsgeschäfte, insoferne selbe nicht durch die Finanzprocuratur zu besorgen waren, die Evidenz der Freikarten und Leitung des Expedites;

ein Oberingenieur den gesammten Zugförderungs- und Werkstättendienst sowie das Referat hierüber bei der Direction;

ein Expeditor den commerziellen Dienst, die Betriebscontrole und das bezügliche Referat;

ein Ingenieurassistent die gesammte Bahnerhaltung, sammt den betreffenden Referaten;

ein Rechnungsofficial das Rechnungswesen;

ein Official das gesammte Materialwesen sammt Referat;

ein Official die Verkehrscontrole und diverse Vormerkungen der Direction;

ein Assistent den Telegraphendienst und die Registratur;

und ein Aushilfsbeamter das Expedit.

Das Cassageschäft wurde durch einen Beamten des Steueramtes in Spalato mit besorgt.

Für die Besorgung der Rechnungsgeschäfte der Dalmatiner Bahn endlich wurde ein Rechnungsdepartement in Spalato aufgestellt.

*) Vgl. Bericht der vereinigten juridischen und Eisenbahncommission des Herrenhauses über den Gesetzentwurf, die garantirten Eisenbahnen betreffend, 398 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Herrenhauses, VIII. Session 1877, V. Band;

Dr. Emil Sax, Die Verkehrsmittel in Staat und Volkswirthschaft. II. Band. Wien 1877, Seite 247 ff.;

Dr. Gustav Gross, Die Staatssubventionen für Privatbahnen, Wien 1882. Seite 38 ff.;

Dr. Albert Eder, Die Eisenbahnpolitik Oesterreichs nach ihren finanziellen Ergebnissen. Wien 1894, Seite 50 ff.

einer so überaus schweren, dauernden Belastung des Staatsschatzes herausbildeten, deren rapides Anschwellen nun in den Krisenjahren seit 1873*) geradezu besorgniserregend wurde und gebieterisch zur Abhilfe drängte.

Handelsminister Ritter v. Chlumecky, der mit nicht ermüdendem Eifer in der Sanirung der krankhaften Zustände des Eisenbahnwesens eine der Hauptaufgaben seiner Amtsthätigkeit erblickte, gedachte anfangs, abgesehen von jenen schon bei der Organisation der staatlichen Eisenbahnaufsichtsbehörde besprochenen Massnahmen, die auf die Schaffung einer raschen und intensiven Staatscontrole gegenüber den garantirten Eisenbahnunternehmungen abzielten, jenen Schäden, den speciellen Ideen des Sectionschefs v. Nördling folgend, hauptsächlich dadurch abzuhelfen, »dass die bestehenden kranken Eisenbahnunternehmungen unter Zugrundelegung ihres wahren, das ist also ihres erst zu ermittelnden commerziellen Werthes unter einer entsprechenden Capitalsreduction mit einander und mit anderen Eisenbahnen zu dem Zwecke vereinigt werden sollten, um daraus unter directer oder moralischer Unterstützung des Staates neue, lebenskräftige Eisenbahnunternehmungen ins Leben zu rufen«.

Dieses von Chlumecky in seiner grossen Programmrede im Hause der Abgeordneten am 19. October 1875 entwickelte, auf der Fusionsidee Nördling's aufgebaute Sanirungsprogramm fand aber weder im Reichsrathe, noch in der öffentlichen Meinung ausserhalb desselben eine günstige Aufnahme und hatte sich nicht einmal im Kreise der Bahnunternehmungen, denen hiedurch geholfen werden sollte, eines besonderen Beifalles zu erfreuen.

Ja, im Parlamente wurde diese Fusionsidee, welche die Organisation des Eisenbahnmonopols nach französischem Muster vor Augen hatte, von den massgebendsten Abgeordneten, als für die österreichischen Verhältnisse nicht passend und geradezu gefährlich, auf das heftigste bekämpft und an Stelle derselben unter dem Beifall des Hauses in immer entschiedenerer Weise auf die auch in anderen Ländern und namentlich in Preussen im Vordergrunde der Discussion stehende Erwerbung der Eisenbahnen durch den Staat, als auf den allein zweckentsprechenden und richtigen Weg zur Sanirung auch der österreichischen Eisenbahnverhältnisse hingewiesen.

In Consequenz dieser principiellen Haltung wurden denn auch vom Reichsrathe alle auf der Fusionsidee basirenden, concreten Gesetzesvorlagen der Regierung abgelehnt und nur solche Vorlagen angenommen, welche und soweit sie den Erwerb einzelner Linien durch den Staat zum Gegenstand hatten.

Auf diese Weise erfolgte noch im Jahre 1876 der Ankauf einiger, besonders nothleidend gewordener Bahnen, als der Braunau-Strasswalchener Bahn, deren Betriebführung in Namen und für Rechnung des Staates vertragsmässig der Verwaltung der Kaiserin Elisabeth-Bahn übertragen wurde, dann der Dniesterbahn, die zugleich mit der Tarnów-Leluchówer Eisenbahn der Verwaltung der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn in Betrieb übergeben wurde.

Bald hierauf unternahm Minister von Chlumecky, der Zeitströmung sowie den ihm vom Parlamente gewiesenen Bahnen folgend, einen neuen entscheidenden Schritt zur Sanirung der österreichischen Eisenbahnzustände, indem er am 1. December 1876 dem Reichsrathe einen Gesetzentwurf vorlegte, betreffend die Regelung der Verhältnisse der garantirten Eisenbahnen, welche mit einem Betriebsdeficit oder mit wesentlichen Garantievorschüssen belastet sind, und deren eventuelle Erwerbung durch den Staat.

Nach langwierigen und schwierigen Verhandlungen fand dieser Gesetzentwurf endlich unter abschwächender Abänderung eines Punktes die Zustimmung des Hauses, so dass dem Gesetze unterm 14. December 1877 die kaiserliche Sanction zu Theil werden konnte.

Mit diesem Gesetze, gemeiniglich Sequestrationsgesetz genannt, ward erst-

*) Die 4%igen Eisenbahngarantievorschüsse des Staates beliefen sich laut der Finanzgesetze einschliesslich des Agioverlustes:

Im Jahre 1874	auf	fl. 13,372.000,
» » 1875	»	» 17,346.000,
» » 1876	»	» 23,166.000.

lich die bis dahin strittig gewesene Frage, ob der Staat für die Betriebskostenabgänge der die Garantie eines Reinerträgnisses von Seite des Staates geniessenden Bahnen aufzukommen habe, in dem für die letzteren günstigen Sinne entschieden.

Indem aber die Regierung mit diesem Gesetze weiters als berechtigt erklärt wurde, den Betrieb von garantirten Bahnen, welche solche Vorschüsse zur Bedeckung von Betriebskostenabgängen erhielten, desgleichen von Bahnen, welche fünf Jahre hindurch mehr als die Hälfte des garantirten Reinerträgnisses in Anspruch nahmen, selbst zu führen und endlich die Ermächtigung erhielt, bei vorläufigen Vereinbarungen über den Ankauf garantirter Eisenbahnen die Uebernahme der gesammten Prioritätenschulden und die Zahlung des restlichen Kaufschillings in Eisenbahnschuldverschreibungen zuzusichern, bedeutet dieses Gesetz einen gewaltigen Vorstoss auf dem Wege der Wiederaufnahme des Staatsbahnsystems.

Ein entscheidender Wendepunkt in der österreichischen Eisenbahnpolitik in dem Sinne, dass von da ab eine neue Periode in der Entwicklung des österreichischen Eisenbahnwesens zu zählen wäre, kann allerdings in der Erlassung dieses Gesetzes noch nicht erblickt werden, erstlich deshalb nicht, weil auch in diesem Gesetze der Staatseisenbahnbetrieb noch immer nur als Mittel zur Sanirung nothleidender Bahnen, und keineswegs als an sich anzustrebendes Ziel der staatlichen Eisenbahnpolitik ins Auge gefasst wurde, und noch mehr aber deshalb nicht, weil die Regierung an die Erlassung dieses Gesetzes keine wie immer geartete, von der ernsten Absicht der Wiedererrichtung eines Staatsbahnnetzes getragene Action knüpfte, vielmehr noch Jahre verstreichen liess, ohne dasselbe in die That umzusetzen.

Errichtung einer Ministerialcommission für die Verwaltung der niederösterreichischen Eisenbahnen. In die auf die Erlassung des Sequestrationsgesetzes unmittelbar folgende Zeit fiel nur die formelle Erwerbung des Unternehmens der niederösterreichischen Südwestbahnen durch den Staat, welches, trotzdem letzterer an demselben bereits durch den Besitz von $^9/_{10}$ der gesellschaftlichen Effecten betheiligt war, der Insolvenzerklärung nahe gebracht war.

Der von der Regierung über die Verstaatlichung dieses Bahnunternehmens eingebrachte Gesetzentwurf erhielt nach erfolgter Zustimmung des Reichsrathes unterm 5. Juli 1878 die kaiserliche Sanction.

Die Verwaltung dieser von da ab »k. k. Niederösterreichische Staatsbahnen« benannten Eisenbahnlinien, zu welchen noch ab 1. Januar 1879 die bis dahin seit ihrer Bauvollendung vertragsmässig von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn betriebene Donau-Uferbahn in Wien kam, wurde einer dem Handelsminister unterstehenden, als Delegation des Handelsministeriums fungirenden »Ministerialcommission« übertragen.

Diese noch in vollkommener Anlehnung an die bei den Privatbahngesellschaften bestehenden Organisationsformen gebildete Ministerialcommission, deren Mitglieder vom Handelsminister auf die Dauer eines Jahres berufen wurden und in welcher der Generaldirector des österreichischen Eisenbahnwesens, Sectionschef von Nördling, den Vorsitz führte, hatte in Betreff der Betriebführung der genannten Bahnlinien im allgemeinen diejenigen Functionen auszuüben, die bis dahin dem Verwaltungsrathe der für die niederösterreichischen Südwestbahnen bestandenen Actiengesellschaft zustanden, und daher insbesondere diese Bahnen in allen Angelegenheiten gegenüber dem Publicum, den Staats-, Landes- und Localbehörden sowie gegenüber den anderen Transportunternehmungen zu vertreten.

In ihren Wirkungskreis fielen alle Angelegenheiten, bezüglich deren die Entscheidung nicht ausdrücklich dem Handelsminister vorbehalten war.*)

*) Der Entscheidung des Handelsministers waren vorbehalten:
die etwaige Verpachtung des Betriebes oder eines Theiles desselben;
die etwaige Begebung des Betriebes oder eines Theiles desselben an einen Unternehmer;
die etwa als nothwendig sich darstellende Präcisirung jener Agenden, deren Erledigung

Die specielle Leitung der technischen, administrativen und commerziellen Dienstzweige wurde einem Director übertragen, welcher unmittelbar der Ministerialcommission unterstand und für die Amtsführung sowohl im allgemeinen, wie auf Grund der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851 verantwortlich war.

Der Director hatte den Sitzungen der Ministerialcommission mit berathender Stimme anzuwohnen. Als Vollzugsorgan der Unternehmung hatte er die von der Commission gefassten Beschlüsse auszuführen. Hielt er letztere unvereinbar mit seiner persönlichen Verantwortlichkeit, so hatte er seine Verwahrung sofort zu Protokoll zu geben.

Der Director hatte das Recht und die Pflicht, aus eigener Initiative alle im Interesse der Unternehmung gelegenen Anträge an die Commission zu stellen.

Ihm unterstanden alle Beamten und Diener der Bahn mit alleiniger Ausnahme des Hauptbuchhalters.

In dringenden Fällen, bei Gefahr im Verzuge, war der Director berechtigt, auch ohne Beschluss der Commission, in den dieser vorbehaltenen Angelegenheiten die geeignete Verfügung gegen dem zu treffen, dass er ehestens die nachträgliche Genehmigung der Commission einhole.

Die niederösterreichischen Staatsbahnen unterlagen übrigens der Staatscontrole so gut wie jede concessionirte Bahnunternehmung, und waren dementsprechend von ihr ebenso wie von den letzteren die üblichen Vorlagen an das Handelsministerium und an die Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen zu erstatten.

Am 12. August 1879 war Ritter von Chlumecky infolge Wechsels des Cabinets von dem Posten des Handelsministers zurückgetreten.

Bald hierauf, und zwar mit Ende October 1879, schied auch Sectionschef v. Nördling aus dem Amte. Den unmittelbaren Anlass hiezu gab ihm sein Unterliegen in dem von ihm auf bautechnischem Gebiete geführten Kampfe über die Führung des grossen Tunnels auf der projectirten Arlberglinie; seine Stellung hatte aber infolge des Fehlschlagens seiner eigensten, auf der Fusionsidee basirten Sanirungsprojecte schon seit längerem an Halt verloren gehabt.

Erst Chlumecky's Nachfolger in der Leitung des Handelsministeriums, dem Minister Karl Freiherrn von Korb-Weidenheim [siehe Abb. 7, Bd. II, Seite 35], war es beschieden, während der kurzen Zeit seiner Amtsthätigkeit jene

dem Director im selbständigen Wirkungskreise überlassen werden sollte;

die Dienstordnung;

die Systemisirung der Gehalte, Löhne und fixen Bezüge der Bediensteten;

die Anstellung, Beförderung, Kündigung und Entlassung der Bediensteten, deren fixe Bezüge den Jahresbetrag von 1800 fl. überstiegen;

die Bewilligung von Remunerationen und Aushilfen, insoweit diese in einem Betriebsjahre die Höhe der einmonatlichen Bezüge des betreffenden Bediensteten überschritten;

die Feststellung der Pensionsbestimmungen sowie der Statuten des Kranken- und Unterstützungsinstitutes der Bediensteten;

die Ertheilung von Permanenzkarten;

die auf Grund des Art. 2 des Gesetzes vom 5. Juli 1878, betreffend die Erwerbung der niederösterreichischen Südwestbahnen durch den Staat zu pflegenden Abrechnungen, sofern deren Gegenstand die Höhe von 1000 fl. überstiegen.

Unter den durch diese Vorbehalte bedingten Einschränkungen gehörten insbesondere in den Wirkungskreis der Commission:

die Vorschläge in den, dem Handelsministerium vorbehaltenen Angelegenheiten;

über Vorschlag des Directors die Anstellung, Beförderung, Kündigung und Entlassung des Personals;

die Erstellung oder Abänderung der Tarife;

die Aufstellung der Fahrpläne;

die Aufstellung der Dienstvorschriften;

die Genehmigung aller Verträge und Accorde;

die Ermächtigung zu Auslagen aller Art innerhalb der durch das Finanzgesetz [Staatshaushalt] gezogenen Grenzen;

die Liquidirung der Einnahmen und Ausgaben, sowohl à conto Betrieb, als Bau;

die Einleitung und das Abstehen von Rechtsstreiten.

Die Ministerialcommission war berechtigt, einen Theil sowohl der oben erwähnten, als auch ihrer sonstigen Geschäfte für eine bestimmte Zeit unter ihrer eigenen Verantwortlichkeit an einzelne oder mehrere ihrer Mitglieder oder auch an Beamte der Unternehmung widerruflich zu übertragen.

entscheidenden Schritte zu unternehmen, welche unmittelbar zur Bildung eines grösseren Staatsbahnnetzes führten und, indem sie hiedurch die staatliche Eisenbahnpolitik thatsächlich in neue Bahnen lenkten, den Beginn einer neuen Periode in der Entwicklung des österreichischen Eisenbahnwesens herbeiführten.

IV. Periode.

Vom Beginne des Jahres 1880 bis zur Gegenwart.

Massnahmen zur Errichtung eines zusammenhängenden westösterreichischen Staatseisenbahnnetzes. Die beiden hochbedeutsamen Massnahmen der Regierung, welche die Wiedererrichtung eines ausgedehnten, westösterreichischen Staatseisenbahnnetzes und damit eine neue Periode in der Entwicklung des österreichischen Eisenbahnwesens einleiteten, waren die Uebernahme der Kronprinz Rudolf-Bahn in den Staatsbetrieb und die gesetzliche Sicherstellung des Ausbaues der Arlbergbahn auf Kosten des Staates.

Nachdem noch im März 1879 von der Regierung mit der Verwaltung der Kronprinz Rudolf-Bahn ein Uebereinkommen abgeschlossen worden war, wornach letztere die Führung des Betriebes auf der vom Staate erbauten Eisenbahn von Tarvis nach Pontafel mit dem Tage ihrer Eröffnung am 11. October 1879 für Rechnung und im Namen des Staates übernahm, erging zur allgemeinen Ueberraschung auf Grund eines plötzlichen Regierungsentschlusses unterm 24. December 1879 seitens des Handelsministers Baron Korb an den Verwaltungsrath des genannten Bahnunternehmens die Eröffnung, dass die Regierung in Anbetracht des Umstandes, dass die Kronprinz Rudolf-Bahn für die letzten fünf Jahre mehr als die Hälfte des garantirten Reinerträgnisses jährlich als staatlichen Garantievorschuss in Anspruch genommen habe, sich bestimmt finde, von der ihr durch das Gesetz vom 14. December 1877 eingeräumten Berechtigung, den Betrieb dieses Unternehmens selbst zu führen, Gebrauch zu machen und demnach die Kronprinz Rudolf-Bahn vom 1. Januar 1880 an in den für Rechnung der Gesellschaft zu führenden Staatsbetrieb zu übernehmen.

Zum k. k. Betriebsverwalter, unter dessen Amtsgewalt von dem gedachten Zeitpunkte an das gesammte Personal der Kronprinz Rudolf-Bahn trat, wurde der Generalinspector, Regierungsrath Ferdinand Perl, Ritter von Hildrichsburg [Abb. 16], ernannt.

Was die Arlbergbahn betrifft, so wurde schon in der kaiserlichen Thronrede, mit welcher am 8. October 1879 der neu zusammengetretene Reichsrath eröffnet wurde, auf die Nothwendigkeit des Ausbaues »dieser immer wichtiger werdenden Bahnlinie« hingewiesen und die baldigste Einbringung umfassender Vorlagen in Aussicht gestellt.

Die von der Regierung in dieser Richtung thatsächlich eingebrachten Gesetzesvorlagen erhielten auch alsbald die Zustimmung der beiden Häuser des Reichsrathes, so dass die beiden Gesetze, mit welchen der Ausbau der Arlbergbahn auf Kosten des Staates ausgesprochen wurde und die Bewilligung der zum Bau für das Jahr 1880 erforderlichen Geldmittel erfolgte, bereits am 7., beziehungsweise 30. Mai 1880 der kaiserlichen Sanction theilhaftig werden konnten.

Nicht lange hierauf wurden noch, aber bereits von Baron Korb's Nachfolger in der Leitung des Handelsministeriums, dem Minister Alfred Ritter von Kremer [siehe Abb. 3, Band II, Seite 27] die ausgeführten Linien der Erzherzog Albrecht-Bahn von Lemberg nach Stryj und von Stryj nach Stanislau in Anwendung einer Bestimmung der Concessionsurkunde dieses Bahnunternehmens wegen übermässiger Inanspruch-

nahme der Staatsgarantie mit Wirksamkeit vom 1. August 1880 in den Staatsbetrieb übernommen; zum k. k. Betriebsverwalter für dieselben wurde der Director der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn, Regierungsrath Max Pichler, bestellt.

Ihr nächstes und hauptsächliches Augenmerk richtete die Regierung jedoch auf die Gewinnung einer direct vom Staate abhängigen Verbindungslinie zwischen der schon im Staatsbetriebe befindlichen Kronprinz Rudolf-Bahn und der im Ausbau begriffenen Arlbergbahn zur Herstellung eines grösseren zusammenhängenden, sowohl in betriebstechnischer als in verkehrs- und handelspolitischer Beziehung actionsfähigen, staatlichen Betriebsnetzes.

Unter mehreren zu diesem Zwecke in Erwägung gestandenen Projecten wurde schliesslich von der Regierung die Erwerbung der Kaiserin Elisabeth-Bahn durch den Staat ernstlich ins Auge gefasst und in dieser Richtung die Unterhandlung mit der Verwaltung der genannten Bahngesellschaft eingeleitet.

Es gelang dem Minister, mit der letzteren am 24. December 1880 zu einer Vereinbarung zu gelangen, wornach die Linien der Kaiserin Elisabeth-Bahn von der Staatsverwaltung zunächst in Pachtbetrieb und später nach Erfüllung gewisser Bedingungen unter bestimmten, in vorhinein festgestellten Modalitäten ins Eigenthum übernommen werden sollten.

Bald hierauf, und zwar bereits am 14. Januar 1881, trat Ritter von Kremer von seinem Posten zurück. Sein Nachfolger in der Leitung des Handelsministeriums war Felix Freiherr Pino von Friedenthal [siehe Abb. 4, Band II, Seite 28], ein Minister, der die nunmehr im grösseren Stile eingeleitete Verstaatlichungsaction mit aller Energie weiter verfolgte.

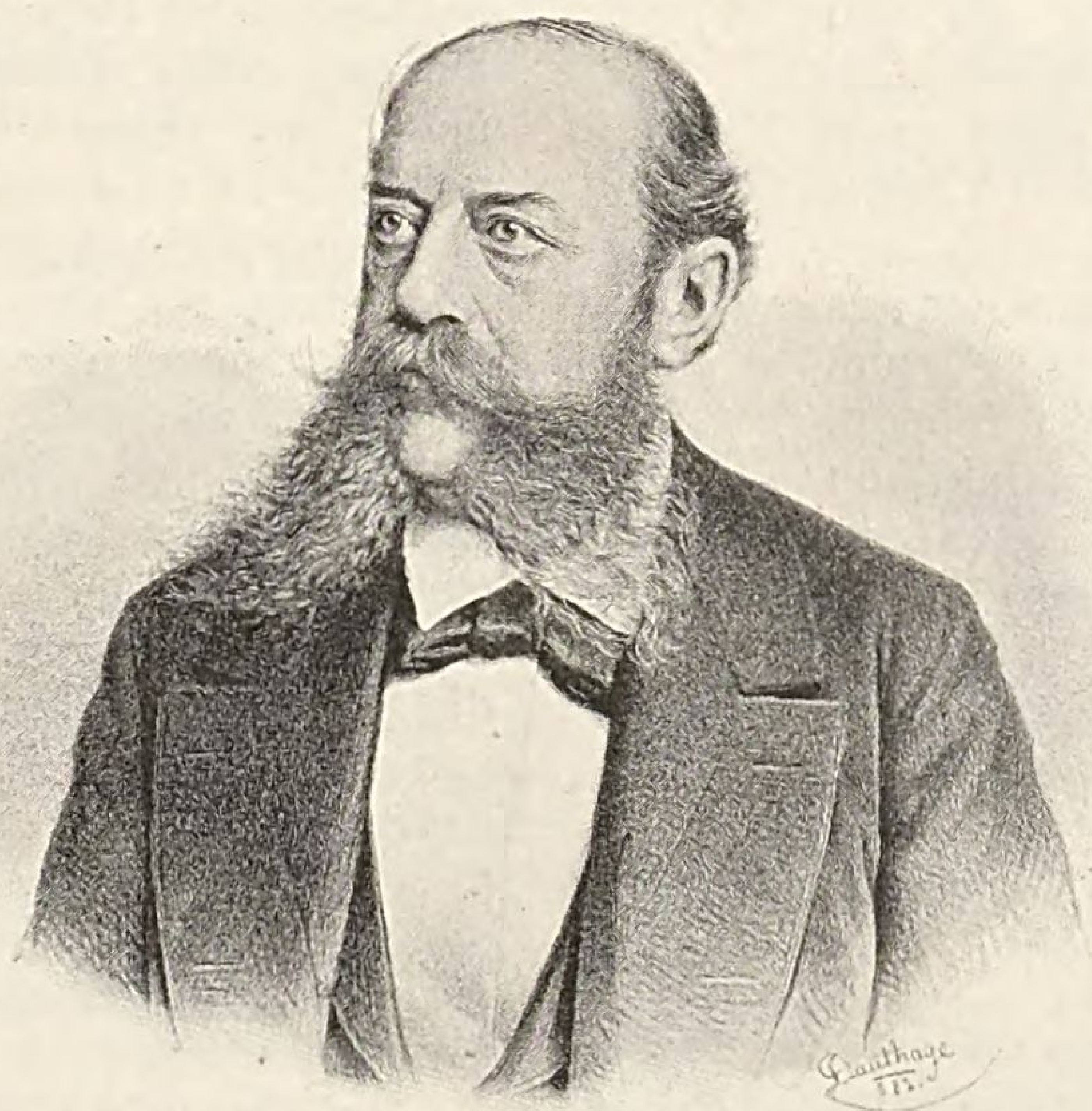


Abb. 16. Ferdinand Perl, Ritter von Hildrichsburg.

Die von der Regierung in Betreff der Erwerbung der Kaiserin Elisabeth-Bahn durch den Staat eingebrachte Gesetzesvorlage erhielt erst nach langwierigen und schwierigen Verhandlungen im December 1881 die Zustimmung der beiden Häuser des Reichsrathes. Noch am 23. December 1881 erfolgte die kaiserliche Sanction dieses Gesetzes, so dass der Staat mit Beginn des Jahres 1882 den Betrieb der Kaiserin Elisabeth-Bahn übernehmen konnte.

Der ganze Bahncomplex, in dessen Besitz der Staat nun gesetzt war, bestand aus den Linien

der Kaiserin Elisabeth-Bahn per	942 *km*
der Kronprinz Rudolf-Bahn rund per	800 »
der Niederösterr. Staatsbahnen einschliesslich der Donauufer-Bahn per	163 »
der Staatsbahn Braunau-Strasswalchen per	37 »
und der Staatsbahn Tarvis-Pontafel per	25 »
Zusammen . .	1967 *km*
Mit Hinzurechnung der im Staatsbau begriffenen Arlbergbahn in der Länge von	137 »
und der Linien der Vorarlberger Bahn per	88 »
welche als gleichfalls unter das Sequestrationsgesetz vom 14. December 1877 fallend, noch in demselben Jahre in den Staatsbetrieb übernommen werden sollten, ergab sich sonach ein in kürzester Frist im Westen und Südwesten der Monarchie im Staatsbetriebe stehendes Bahnnetz mit einer Gesammtlänge von	2192 *km*

welches in Ansehung seiner Ausdehnung dem grössten, einer österreichischen Privatbahngesellschaft gehörigen Eisenbahnnetze beiläufig gleichkam.

Erste Dienstesorganisation für das staatliche Betriebsnetz vom Jahre 1882; k. k. Direction für Staatseisenbahnbetrieb; Oberbahnbetriebsämter; Staatseisenbahnrath. Unterm 15. Februar 1882 unterbreitete Handelsminister Baron Pino dem Kaiser Anträge, welche eine einheitliche Organisirung des Dienstes für diesen gesammten Betriebscomplex bezweckten.

Bei der Aufstellung dieser »Grundzüge für die Organisation des Staatsbetriebes auf den westlichen Staatsbahnen und vom Staate betriebenen Privatbahnen«, welche unterm 24. Februar 1882 der kaiserlichen Genehmigung theilhaftig wurden und mit 1. Juli desselben Jahres in Wirksamkeit traten, liess sich Minister Baron Pino von der grundsätzlichen Auffassung leiten, dass für eine zweckentsprechende Organisirung des Dienstes für ein solches Netz, welches in seiner Ausdehnung die einheitlich geleiteten Netze der grossen Privatbahngesellschaften nicht wesentlich übersteige und noch weit davon entfernt sei, das gesammte Gebiet der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder gleichmässig zu durchsetzen, die etwaige Bildung räumlicher Verwaltungsbezirke mit einer Mehrheit selbständiger Verwaltungsstellen, wie sie namentlich in Preussen bei der Verstaatlichung der Privatbahnen geübt wurde, nicht am Platze erscheine, dass sich vielmehr die Behandlung jenes örtlich zusammenhängenden staatlichen Betriebscomplexes als eine individuelle Gruppe nach Art eben jener Vorbilder am besten empfehle, wie sie die rationell angelegten Organisationsformen der grossen inländischen Privatbahngesellschaften darstellten.

Es wurde daher in den Grundzügen die Errichtung einer einheitlichen Centralverwaltungsstelle für den Betrieb des gesammten oben angeführten westösterreichischen Staatsbahnnetzes vorgesehen, welche die Benennung: »k. k. Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien« zu führen hatte.*)

Um die wünschenswerthe eisenbahnmässige Actionsfähigkeit des neuen staatlichen Betriebsorganismus in seinem Wettbewerbe mit den gut geleiteten Privatbahnunternehmungen nicht zu hemmen, wurde diese Centralverwaltungsstelle nicht als Bestandtheil des Handelsministeriums, sondern ausserhalb desselben als selbständiges, dem Ministerium und der Generalinspection bezüglich der Staatsaufsicht gleich den Privateisenbahnverwaltungen unterstehendes Organ errichtet und mit möglichst weitgehenden Competenzbefugnissen ausgestattet.

Die Direction für Staatseisenbahnbetrieb erhielt demnach im Grossen und

*) Denselben Titel führte bereits ab 1. Januar 1882 die an Stelle der Generaldirection der k. k. privilegirten Kaiserin Elisabeth-Bahn provisorisch mit der Weiterführung der Verwaltungsgeschäfte dieser Bahn für den Staat betraute Dienststelle.

Ganzen die organische Stellung und Einrichtung der bei den grossen Privatbahnen bestehenden Generaldirectionen, jedoch mit dem Unterschiede, dass ihre Competenz zum grossen Theile auch noch jene Gegenstände umfasste, die bei Privatbahnen der Entscheidung des Verwaltungsrathes vorbehalten bleiben, und dass dem Handelsministerium nur die allerwichtigsten oder mit der verfassungsmässigen Verantwortlichkeit des Ministers zusammenhängenden Verwaltungsgegenstände und ausserdem die ihm gegenüber allen Eisenbahnen aus dem Titel der staatlichen Oberaufsicht und Controle erwachsenden Aufgaben reservirt wurden.*)

Die Erledigung dieser letzteren Angelegenheiten erfolgte, wie bezüglich der Privatbahnen, so auch bezüglich der im Staatsbetriebe befindlichen Bahnlinien in den betreffenden Fachabtheilungen des Handelsministeriums und der Generalinspection.

Zur beschleunigten Behandlung der dem Ministerium vorbehaltenen eigentlichen Verwaltungsangelegenheiten wurde in demselben ein Comité errichtet, in welchem der Minister oder der von demselben bestellte Sectionschef den Vorsitz führte, und welches über die bezeichneten Angelegenheiten mit Beiziehung des Präsidenten der Direction für Staatseisenbahnbetrieb zu berathen und,

*) Zu den dem Handelsministerium aus dem Titel der staatlichen Oberaufsicht vorbehaltenen Angelegenheiten gehörte auch die Wahrung der öffentlichen Rücksichten bezüglich der vorzulegenden Fahrordnungen und Tarife, dann insbesondere die Genehmigung von Anschluss-, Betriebs- oder Cartellverträgen mit anderen Transportanstalten.

Aus dem Titel der Verwaltung waren dem Ministerium in Ansehung der im Staatsbetriebe befindlichen Linien vorbehalten:

a) die Feststellung und Abänderung des Wirkungskreises und der Geschäftsordnung des Staatseisenbahnrathes, des aus Mitgliedern desselben zu bildenden und dem Präsidenten ständig beizugebenden Beirathes (vgl. unten Seite 260 ff.), dann der Direction, sowie die Genehmigung aller wichtigeren organisatorischen Verfügungen;

b) die Feststellung des Jahrespräliminares und die Bewilligung zu Ausgaben, die in demselben nicht vorgesehen waren, nach Massgabe der auf verfassungsmässigem Wege zu erwirkenden Credite;

c) die Ernennung des Stellvertreters des Präsidenten;

d) die Ernennung der Mitglieder des Staatseisenbahnrathes und die Bestimmung der dem Präsidenten als ständiger Beirath beizugebenden Mitglieder desselben;

e) die Ernennung, Beförderung, Kündigung [Pensionirung] und Disciplinarbehandlung der Abtheilungsvorstände der Direction sowie derjenigen Beamten, welche mehr als 2000 fl. Jahresgehalt bezogen;

f) die Ertheilung von Remunerationen und Geldaushilfen an die sub *e)* genannten Beamten, dann in sonstigen Fällen, wenn der Betrag 100 fl. überstieg;

g) die Ertheilung von Urlaub an den Präsidenten, dann sofern die Urlaubsdauer vier Wochen überstieg, an dessen Stellvertreter und sonstige Beamte;

h) die Genehmigung der Dienstordnung [Dienstespragmatik], des Personalstatus und der die Gebühren des Personals regelnden Normen;

i) die Genehmigung der Statuten der Pensions- und Provisionsinstitute, dann der für das Personal bestehenden oder zu errichtenden Wohlthätigkeitsfonds;

k) die Genehmigung der Grundlagen für die in Anwendung zu bringenden Tarife für den Personen- und Sachenverkehr;

l) die Bewilligung zum Abschluss von Verträgen, welche eine Veräusserung, Abtretung oder Belastung von Bestandtheilen des unbeweglichen Bahneigenthums, eine Verpfändung oder Schenkung zum Gegenstande hatten; dann von Kauf-, Verkaufs-Tausch-, Bau-, Lieferungs- und sonstigen Verträgen, sofern die Vertragssumme bei allgemeiner öffentlicher Concurrenz und unter Zuschlag an den Bestbieter 50.000 fl., andernfalls aber 5000 fl. erreichte oder überstieg; endlich von Bestandverträgen [mit Ausschluss jener über die Verpachtung von Bahnhofrestaurationen], falls der jährliche Bestandzins mehr als 500 fl. betrug, oder der Vertrag unkündbar oder mit einer längeren als einjährigen Kündigungsfrist abgeschlossen wurde;

m) die Nachsicht, beziehungsweise Bewilligung zur Abschreibung von Rechnungsmängeln und uneinbringlichen Forderungen, dann von bei Materialen und Inventargegenständen sich ergebenden Verlusten, falls der Geldwerth von Fall zu Fall 1000 fl. und in demselben Jahre im Ganzen 10.000 fl. überstieg;

n) die Entscheidung über Beschwerden gegen Verfügungen der Direction, soweit die Beschwerdeführung nicht durch die Dienstvorschriften ausgeschlossen war;

o) die Gewährung von Freikarten, welche nicht nur für einzelne Fahrten Giltigkeit hatten, und die Genehmigung der Normen, nach denen bei Ertheilung von Freikarten für einzelne Fahrten und von Fahrpreisermässigungen vorzugehen war.

insoweit nicht der Handelsminister sich die Entscheidung selbst vorzubehalten fand, endgiltig zu beschliessen hatte.

In der Bestellung dieses mit dem endgiltigen Beschlussrechte ausgestatteten Ministerialcomités muss eine weitere Analogie mit der Führung der obersten leitenden Geschäfte bei den Privatbahngesellschaften durch deren Verwaltungsrathskörper erblickt werden.

Eine zweite wesentliche Folgerung aus der Thatsache, dass die Einrichtung des Staatsbetriebes grundsätzlich nach Art der Dienstesorganisation bei den grossen Privatbahngesellschaften vorgenommen wurde, war die, dass in den diesfälligen Organisationsgrundzügen ausdrücklich festgesetzt wurde, dass auf das der Direction für Staatseisenbahnbetrieb zugehörige oder untergeordnete Personal nicht die für Staatsbeamte geltenden Normen, sondern specielle Dienstvorschriften, nach Art der bei den Privateisenbahnverwaltungen bestehenden, Anwendung zu finden haben. Dieses vom Staate unter Wahrung erworbener Rechte übernommene Personal erlangte daher nicht den Charakter unmittelbarer Staatsbeamter und Staatsdiener, sondern blieb auch dem Staate gegenüber in seiner bisherigen, durch specielle Dienstesordnungen geregelten, auf einem beiderseitigen Kündigungsrechte beruhenden Rechtsstellung; es wurde lediglich, unbeschadet der von diesem Personal bereits erworbenen Rechte, eine Ausgleichung der Abweichungen, welche in den Dienstordnungen der in den neuen Staatsbahncomplex einbezogenen einzelnen Privatbahnen vorkamen, durch Erlassung neuer einheitlicher Dienstnormen und insbesondere einer neuen einheitlichen Dienstpragmatik ins Auge gefasst.

Auch für die Ruheversorgung dieses Personals sowie für die Versorgung der Witwen und Waisen desselben blieb durch die mit ihren bisherigen Statuten fortbestehenden Pensions- und Provisionsinstitute, denen die von der Staatsverwaltung übernommenen Beamten und Diener bis dahin angehörten, vorgesorgt.

Zum »Präsidenten« der Direction für Staatseisenbahnbetrieb, dessen Ernennung nach den Grundzügen dem Kaiser vorbehalten war, wurde mit kaiserlicher Entschliessung vom 14. Juni 1882 der bisherige langjährige Generaldirector der Kaiserin Elisabeth-Bahn, k. k. Sections-Chef a. D. Alois Czedik von Bründelsberg [siehe Abb. 6, Band II, Seite 33], ernannt, nachdem derselbe schon seit der am 1. Januar 1882 erfolgten Uebergabe dieser Bahn an den Staat vom Minister mit der provisorischen Fortführung der leitenden Geschäfte derselben für den Staat betraut worden war.

Der Präsident hatte die gesammte, der Centralverwaltungsstelle zugewiesene Geschäftsführung zu leiten; er war für dieselbe verantwortlich, und zwar, insoweit sie ihm nicht unmittelbar übertragen war, in der Art, dass er für die ordnungsmässige Handhabung des Dienstes durch die hiezu berufenen Organe zu sorgen und dieselben zur pflichtmässigen Erfüllung ihrer dienstlichen Obliegenheiten anzuhalten hatte.

Die Behandlung aller Geschäfte bei der Direction hatte, abgesehen von der im Disciplinarverfahren vorgesehenen Antragstellung im Wege collegialer Beschlussfassung seitens der hiefür bei der Direction gebildeten Disciplinarcommission, nach der persönlichen Bestimmung des Präsidenten oder seines vom Handelsminister bestellten Stellvertreters zu erfolgen.

Die Direction für Staatseisenbahnbetrieb sollte nach den Grundzügen, entsprechend den bei Dienststellen gleicher Art gewöhnlich vorkommenden Dienstgeschäften, in folgende sieben Abtheilungen zerfallen:

I. das Secretariat und das Rechtsbureau,
II. die Abtheilung für Bau und Bahnerhaltung,
III. die Abtheilung für Zugförderungs- und Werkstättendienst,
IV. die Abtheilung für Verkehrs- und commerziellen Dienst,
V. die Einnahmencontrole,
VI. die Abtheilung für Materialwesen [quantitative Uebernahme, Verwahrung, Abgabe und Verrechnung der Materialien],
VII. die Buchhaltung;

ausserdem hatte noch bei der Direction zur Vollziehung ihrer Geldanweisungen unabhängig von der Buchhaltung eine Hauptcasse zu fungiren.

In Wirklichkeit wurden aber einschliesslich der Hauptcasse im Ganzen eilf coordinirte Abtheilungen errichtet, indem für die zwei Geschäftsgruppen, aus welchen jede der Abtheilungen I, III und IV nach obigem zusammengesetzt war, selbständige Abtheilungen gebildet wurden.

Der executive Dienst wurde derart eingerichtet, dass derselbe unter Trennung der drei Hauptdienstzweige [Bahnerhaltung, Verkehr und Zugförderung] von den als unterste executive Dienststellen fungirenden Bahnerhaltungssectionen, den Haltestellen und Stationen, welch letztere bei grösserer Wichtigkeit die Bezeichnung »k. k. Bahnbetriebsamt« mit erweiterten Competenzbefugnissen erhalten sollten, dann den Heizhausleitungen zu handhaben und von den diesen übergeordneten, für grössere Bahnbezirke bestellten Bahnerhaltungs-, Verkehrs- und Zugförderungsinspectoraten zu überwachen war.

Gemäss der Grundzüge sollten diese drei nach den Hauptdienstzweigen zur Ueberwachung des executiven Dienstes in demselben Bezirke berufenen Inspectorate zwar, gleich den Leitungen der Hauptwerkstätten und der Materialmagazine, direct unter der Direction stehen, aber doch nach Art einer einheitlichen Dienststelle zusammengelegt werden, als solche sodann die Bezeichnung »k. k. Oberbahnbetriebsamt« führen und nach aussen durch den von der Direction bestimmten Vorstand [einen Oberinspector] vertreten werden.

Standort, Wirkungskreis und Geschäftsordnung dieser Oberbahnbetriebsämter waren vom Präsidenten der Direction für Staatseisenbahnbetrieb mit Genehmigung des Handelsministeriums festzusetzen.

Diese mitten zwischen dem Centralisations- und dem Decentralisationsgedanken schwankende Construction der drei genannten, als mittlere Stellen des executiven Dienstes fungirenden Inspectorate vermöchte für sich kaum ein klares Bild von derjenigen Stellung zu bieten, welche denselben im Verwaltungsorganismus der Staatseisenbahnen eigentlich zugedacht war; immerhin würde nach der Fassung der fraglichen Bestimmungen der Grundzüge die Annahme nahe liegen, dass auch bei den Inspectoraten auf die Trennung der Hauptdienstzweige sowie auf deren directe Unterordnung unter die Direction und somit auf den centralistischen Aufbau der Organisation auch des executiven Betriebsdienstes das grössere Gewicht gelegt werden wollte.

Noch vor Inslebentreten der Organisation mit Genehmigung des Handelsministeriums vom 10. Mai 1882 hinausgegebene Bestimmungen über den Wirkungskreis der Oberbahnbetriebsämter gaben jedoch ganz im Gegentheil der vollen Einheitlichkeit dieser neu geschaffenen Zwischenstellen für sämmtliche drei Hauptdienstzweige und damit dem Decentralisationsprincipe bezüglich der Organisation des executiven Betriebsdienstes den unzweideutigsten Ausdruck.

Nach diesen Bestimmungen, welche sich daher als eine wesentliche Ergänzung der Organisationsgrundzüge darstellen, wurden die Oberbahnbetriebsämter, deren im ganzen sechs, und zwar in Wien, Linz, Salzburg, Steyr, Villach und in Feldkirch errichtet wurden, thatsächlich als vollkommen einheitliche Dienststellen organisirt und denselben als solchen die Bahnbetriebsämter, Stationen, Haltestellen, Bahnerhaltungssectionen und Heizhäuser ihres Bezirkes unterstellt.

Die Aufgabe der Oberbahnbetriebsämter wurde dahin bezeichnet, dass dieselben auf der ihnen zugewiesenen Bahnstrecke mit den ihnen unterstehenden Stellen und Organen den gesammten Verkehrs- und commerziellen Dienst, den Bahnerhaltungs- und Bahnaufsichtsdienst, den Zugförderungs- und Heizhausdienst, den Cassen-, Rechnungs- und Revisionsdienst und alle mit diesen Dienstzweigen sonst in Verbindung stehenden Obliegenheiten zu besorgen haben.

Zur Bewältigung dieser Aufgaben hatten die Oberbahnbetriebsämter ausser den drei Inspectoraten für die Haupt-

dienstzweige noch ein Secretariat mit einem Rechnungsbureau zu umfassen und wurde dem Vorstande überdies zur Vollziehung der Geldanweisungen eine Cassa beigegeben.

Dem Vorstande des Oberbahnbetriebsamtes wurde die oberste Leitung und Beaufsichtigung des Eisenbahndienstes im ganzen Bezirke übertragen, und wurde derselbe für die gesammte Geschäftsführung verantwortlich erklärt; es war demselben daher auch das gesammte Personal des Bezirkes untergeordnet; das letztere war verpflichtet, seinen Anordnungen unweigerlich und gewissenhaft zu entsprechen.

Er hatte die Ausführungen der höheren Anordnungen zu veranlassen und zu überwachen, den Geschäftsgang zu regeln, den Dienst in allen seinen Zweigen zu beaufsichtigen und für ein entsprechendes Zusammenwirken der ihm unterstehenden Organe im Dienste zu sorgen. Insbesondere wurde derselbe verpflichtet, unbeschadet der Sicherheit und Regelmässigkeit des Verkehrs sowie der guten Instandhaltung der Bahn und deren Ausrüstung, auf die thunlichst öconomische Besorgung des Dienstes innerhalb des genehmigten Budgets hinzuwirken.

Er hatte ferner das Geschäftsergebnis des Oberamtsbezirkes fortwährend im Auge zu behalten und die auf die Verbesserung dieses Ergebnisses abzielenden Verfügungen, insoferne sie im Wirkungskreise des Oberbahnbetriebsamtes gelegen waren, zu treffen, andernfalls aber seine Vorschläge an die Direction zu erstatten.

In allen dem Wirkungskreise der Oberbahnbetriebsämter zugewiesenen Angelegenheiten stand die Entscheidung dem Vorstande zu. Bei Gefahr im Verzuge war derselbe berechtigt und verpflichtet, auch in Angelegenheiten, die der Entscheidung der Direction vorbehalten waren, die erforderlichen Verfügungen zu treffen; doch hatte er in solchen Fällen sofort die nachträgliche Genehmigung bei der Direction berichtlich einzuholen.

Die »Bestimmungen« zählten auch in taxativer Weise diejenigen Agenden auf, die den Oberbahnbetriebsämtern zur Erledigung im eigenen Wirkungskreise überlassen wurden.*) Doch wurde beigefügt, dass von der Direction nach ihrem Ermessen einzelne Agenden dieses Wirkungskreises wieder abgenommen oder demselben neue hinzugefügt werden können, wie es auch der Direction zustehe, sich rücksichtlich der zum Wirkungskreise der Oberbahnbetriebsämter gehörigen Angelegenheiten in einzelnen Fällen die Entscheidung vorzubehalten beziehungsweise selbst die Verfügung zu treffen.

Eine Neuerung, durch welche die Organisation des Staatsbetriebes von jener der Privatbahnen besonders unterschieden und die Bestimmung des ersteren, in höherem Grade den allgemeinen volkswirthschaftlichen Interessen zu dienen, zu besonders markantem Ausdrucke gebracht werden sollte, bestand in der Berufung von Vertretern der am Eisenbahntransporte am meisten betheiligten Interessentengruppen zur unmittelbaren Theilnahme an der Verwaltung der Staatsbahnen mittels der, deutschen Mustern nachgebildeten Einrichtung eines »Staatseisenbahnrathes«.

*) Die den Oberbahnbetriebsämtern zur Erledigung im eigenen Wirkungskreise überlassenen Angelegenheiten waren folgende:

A) in Bezug auf Personalangelegenheiten:

1. Aufnahme des im Taglohne oder gegen Diurnum verwendeten Personals nach Massgabe des jeweiligen Bedürfnisses und innerhalb der Grenzen der hiefür durch das Budget bewilligten Mittel sowie die Entlassung dieses Personals.

2. Aufnahme, Beförderung und Kündigung der Diurnisten, weiblichen Bediensteten sowie der mit Monatslohn angestellten Diener innerhalb des genehmigten Status und unter Beobachtung der diesfalls von der Direction gegebenen Vorschriften oder in einzelnen Fällen getroffenen Verfügungen, die Kündigung jedoch nur, insoweit sie Personen betraf, welche noch keine Versorgungsansprüche erworben hatten.

3. Erstattung von Anträgen wegen Remunerirung, Vorrückung, Beförderung oder Kündigung der dem Oberamtsbezirke zugetheilten Beamten und Unterbeamten, mit Jahresgehalt angestellten Diener und Aspiranten sowie von Anträgen auf Zutheilung solchen Personals.

4. Versetzung des unterstehenden Personals im Bereiche des Oberbahnbetriebsamtsbezirkes unter Beobachtung der diesfalls erlassenen Vorschriften und innerhalb der dafür im Budget vorgesehenen Kostenbedeckung.

Dieser Staatseisenbahnrath erscheint in den Organisationsgrundzügen, sogar einigermassen ausser Verhältnis mit der Bedeutung, die dieser Institution in Wirklichkeit zufiel, als zweiter integrirender und mit der Direction für Staatseisenbahnbetrieb coordinirter Bestandtheil der für den Staatseisenbahnbetrieb errichteten Centralverwaltungsstelle hingestellt.

Derselbe bestand, ausser dem Präsidenten der Direction für Staatseisenbahnbetrieb als Vorsitzenden, aus 26 vom Handelsminister auf die Dauer von drei Jahren ernannten Mitgliedern, wovon sechs nach freiem Ermessen, zwei über Bezeichnung des Finanzministers, eines über diejenige des Ackerbauministers, zehn über Vorschlag von Handels- und Gewerbekammern und sieben über Vorschlag von landwirthschaftlichen Fachcorporationen ernannt wurden.

Der Staatseisenbahnrath, welcher zweimal im Jahre zu einer Session zusammentrat, war nach den Organisationsgrundzügen berufen, in wichtigen, die Interessen des Handels, der Industrie und der Landwirthschaft berührenden Fragen des Staatseisenbahnbetriebes, wie auch über besondere Aufforderung des Handelsministers in derartigen Fragen des Eisenbahnwesens überhaupt, sein Gutachten abzugeben.

Der Begutachtung des Staatseisenbahnrathes unterlagen in Ansehung der im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen insbesondere:

a) alle wichtigeren Anträge der Direction bezüglich des Tarifwesens, namentlich jene, welche die Festsetzung der Normaltarife für Personen und Güter, dann die Grundsätze für die Anwendung von Ausnahme- und Differentialtarifen zum Gegenstande hatten,

b) die alljährlich zweimal für die Sommer- und Wintermonate festzustellenden Fahrpläne,

c) Anträge auf Abänderung der reglementarischen Bestimmungen, dann der Tarifbestimmungen, insoweit dieselben nicht lediglich vorübergehende Ausnahmsverhältnisse betrafen und

5. Suspendirung der unterstehenden Bediensteten unter gleichzeitiger Anzeige an die Direction.

6. Einleitung der Disciplinaruntersuchung gegen die unterstehenden Beamten, Beamtenaspiranten, Unterbeamten und definitiv angestellten Diener sowie die Verhängung von Ordnungs- und Disciplinarstrafen gegen das übrige unterstehende Personal.

7. Ertheilung von Urlauben innerhalb der Bestimmungen der Dienstpragmatik.

8. Ertheilung der Ehebewilligung an Beamte und Aspiranten nach Massgabe der Dienstpragmatik.

9. Abnahme des Gelöbnisses und im Falle der Delegirung auch des Diensteides.

10. Erstattung von Anträgen über die einlaufenden Gesuche um Unterstützungen, Schulstipendien, Vorschüsse etc. etc.

11. Ausstellung von Anweisungen zur freien oder ermässigten Fahrt für das Personal des Oberamtsbezirkes sowie für die Angehörigen dieses Personals nach den von der Direction erlassenen Vorschriften.

12. Befürwortung von Gesuchen der Angestellten um Fahrbegünstigungen auf fremden Bahnen.

B) In Bezug auf die übrigen Angelegenheiten des Geschäftes:

13. Erledigung aller Reclamationen wegen Verzögerungen, Beschädigung oder Verlust von Gepäck, Thieren, Equipagen und Gütern im Localverkehr bis zum Betrage von 100 fl. für den einzelnen Fall nach den reglementarischen Bestimmungen, daher mit Ausschluss jeder Begünstigung oder Billigkeitsrücksicht.

14. Erledigung der aus dem Fahrdienste entstandenen Reclamationen, ausgenommen die Beschädigung von Personen, bis zu einem Betrage von 100 fl. für den einzelnen Fall nach Massgabe der diesfälligen Bestimmungen.

15. Entscheidung über alle Ersatzfragen aus der Beschädigung des Fahrmateriales der Bahn und des sonstigen Bahneigenthumes bis zum Betrage von 200 fl. für den einzelnen Fall auf Grund der bestehenden Vorschriften.

16. Insoferne sich aus den sub 13, 14 und 15 angegebenen Reclamationen, beziehungsweise Entscheidungen für das Bahnpersonal Ersätze für den verursachten Schaden ergaben, Vorschreibung derselben zu Lasten der Schuldtragenden.

17. Vorlage der Recurse gegen die in den Fällen der Punkte 13, 14, 15 und 16 getroffenen Entscheidungen an die Direction.

18. Betheilung des Personals mit den allgemeinen und den für den Dienst der Einzelnen erforderlichen Instructionen und Verwahrung der Bestätigungen über den Empfang dieser Instructionen.

19. Prüfung des Personals aus den allgemeinen Instructionen und desjenigen Personals, welches den Verkehrs-, Zugförderungs- oder Bahnaufsichtsdienst ausübt, in Bezug auf die Kenntnis und das Verständnis der betreffenden Fachinstructionen unter Vormerk des Erfolges.

d) die Grundsätze für die Art der Vergebung von Lieferungen und Arbeiten.

Innerhalb seines Wirkungskreises konnte der Staatseisenbahnrath Wünsche und Beschwerden an die Direction richten und von derselben Auskünfte verlangen.

Aus der Gesammtheit der Mitglieder des Staatseisenbahnrathes wurden vom Handelsminister drei [und weitere zwei als Ersatzmänner] bestimmt, welche während ihrer Functionsdauer als ständiger Beirath des Präsidenten zu fungiren hatten.

Dieselben sollten sich nach den Organisationsgrundzügen durch periodische Zusammentretung mit dem Präsidenten in den Amtsräumen der Direction fortlaufende Einsicht in alle wichtigeren geschäftlichen Vorkommnisse verschaffen und an der Vorbereitung der Anträge für die der Entscheidung des Handelsministeriums oder der Begutachtung des Staatseisenbahnrathes vorbehaltenen Angelegenheiten, eventuell auch über Einladung des Präsidenten an den Directionssitzungen, theilnehmen.

Der Präsident war verpflichtet, das Gutachten des ständigen Beirathes in allen wichtigeren Fragen des finanziellen und commerziellen Dienstes einzuholen.

Die Mitglieder des letzteren hatten weiters bei der Controle der finanziellen Gebarung und insbesondere bei der Scontrirung der Hauptcasse mitzuwirken, sowie auch an der Verwaltung der Pensions- und Wohlthätigkeitsfonds, insoweit bezüglich derselben der Centralverwaltungsstelle die Einflussnahme und Mitwirkung vorbehalten war, theilzunehmen.

Der gemeinsamen Beschlussfassung des ständigen Beirathes und des Präsidenten unterlagen endlich, unbeschadet des freien Verfügungsrechtes des letzteren in Fällen der Dringlichkeit,

a) die Ertheilung von Tarifbegünstigungen im Personen- und Sachenverkehr und

b) die Entscheidungen über Offertverhandlungen.

Schaffung eines östlichen Staatseisenbahnnetzes und Fort-

20. Sorge für die Ausfüllung und Ergänzung der Diensttabellen sowie für die Verwahrung derselben.

21. Regelung des Gepäckträgerdienstes in den Stationen und Aufnahme des hiezu nöthigen, verlässlichen Personals.

22. Festsetzung der an die vorübergehend gegen Taglohn aufgenommenen Arbeiter und Diurnisten zu bezahlenden Taggelder sowie der Entlohnung dieses Personals bei Verwendung durch Ueberstunden.

23. Normirung des Arbeiterpersonals für stabile Arbeiten und Bestimmung der im Accordwege zu besorgenden Arbeiten, Festsetzung, beziehungsweise Regelung der diesfälligen Einheitspreise.

24. Vergebung von einzelnen Bau-, Bahnerhaltungs- oder Vervollständigungsarbeiten an kleinere Unternehmer gegen Offerte innerhalb der im Budget dafür bewilligten Beträge.

25. Sorge für die öconomische Durchführung des Betriebsdienstes namentlich in Bezug auf Personalverwendung, eventuell Anträge auf Personalreduction.

26. Anträge auf Kündigung der von der Direction über den Betrieb von Bahnrestaurationen oder über sonstige Gegenstände geschlossenen Verträge, eventuell Vorschläge auf Abänderung oder Uebertragung solcher Vertragsverhältnisse an andere geeignete Persönlichkeiten oder Auflassung solcher Verhältnisse überhaupt.

27. Bewilligung zur Anbringung von Placaten und sonstigen Ankündigungen im Innern oder auf der Aussenseite der Bahnhöfe, eventuell Bestimmung der hiefür von den Bewerbern zu zahlenden Gebühren

28. Bewilligung zum Verkaufe von Lebensmitteln, Zeitungen und sonstigen Gegenständen mit Ausnahme von Tabak und Cigarren in den Bahnhöfen, wenn die Verleihung mit dem Geschäfte der Bahnrestaurationen oder mit der Verkehrssicherheit und der Bequemlichkeit des reisenden Publicums nicht collidirte. Festsetzung des für derlei Zugeständnisse zu bezahlenden Pachtschillinges.

29. Gewährung von Fahrpreisermässigungen für Separatpersonenzüge nach den diesfalls festgesetzten Normen.

30. Verpachtung des Graswuchses an den Böschungen und Grundparzellen sowie der an letzteren haftenden Nutzungen.

31. Verpachtung von Lagerplätzen in und ausser den Bahnhöfen gegen eine vierteljährige Kündigung, falls der jährliche Bestandzins nicht mehr als 500 fl. betrug.

32. Evidenzhaltung, Einhebung und Verrechnung der Pachtzinse.

33. Entscheidung über einlaufende Gesuche um Gestattung der Errichtung von Neubauten und Vornahme baulicher Veränderungen in der Nähe der currenten Bahn unter Beobachtung der diesfalls bestehenden Vorschriften. Gesuche um Gestattung der Errichtung derartiger Baulichkeiten in der Nähe der Bahnhöfe oder in deren Bereiche selbst waren der Direction zur Entscheidung vorzulegen.

schreiten der Verstaatlichungsaction. Nachdem mit Inslebentreten der im Vorstehenden erörterten Organisation der Dienst auf dem staatlichen Betriebsnetze im Westen und Südwesten des Reiches geregelt erschien, schritt die Regierung zur Bildung noch eines zweiten solchen Netzes in den östlichen Ländergebieten der Monarchie.

Unterm 30. September 1883 wurde die Verwaltung der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn von der Regierung dahin verständigt, dass sie die Führung des Betriebes der k. k. Dniester-Bahn und der k. k. Tarnów-Leluchówer Bahn ab 1. Januar 1884 in die eigene Regie übernehmen und mit der Betriebsverwaltung der Erzherzog Albrecht-Bahn sowie mit derjenigen der mittlerweile auf Grund des Gesetzes vom 14. December 1877 gleichfalls in den Staatsbetrieb übernommenen Mährischen Grenzbahn zu einer einheitlichen Verwaltung vereinigen wolle.

Für die unmittelbare Führung des Betriebes auf diesen Linien, welche zusammen eine Ausdehnung von rund 560 *km* aufwiesen, nach dem Ausbau der seit Ende 1881 gesetzlich sichergestellten Linien der sogenannten Galizischen Transversalbahn aber schon in Kürze eine solche von rund 1200 *km* gewinnen sollten, hatten von obigem Zeitpunkte an drei Betriebsleitungen zu fungiren, und zwar eine in Lemberg für die Linien der Dniester-Bahn und der Erzherzog Albrecht-Bahn an Stelle der bis dahin dortselbst bestandenen Betriebsdirection, eine in Tarnów für die Tarnów-Leluchówer Bahn und eine in Mährisch-Schönberg für die Linien der Mährischen Grenzbahn.

Für die Oberleitung des Betriebes der genannten Bahnen wurde vorläufig im Handelsministerium eine aus fünf Mitgliedern zusammengesetzte Ministerialcommission nach Art derjenigen, die vordem für die Verwaltung der niederösterreichischen Staatsbahnen bestanden hatte, unter dem Vorsitze des Sectionschefs Freiherrn v. Pusswald gebildet.

Mittlerweile waren vom Minister Freiherrn v. Pino die Bestrebungen auf

34. Die Bewilligung der Gesuche der Bahnwächter um Errichtung von Scheunen oder Ställen nach den bezüglichen Normen über Entfernung von der Bahn, Baustil und Eindeckung.

35. Zuweisung der Dienstwohnungen und Entscheidung über Ersatzleistungen bei abnormalen Beschädigungen solcher Wohnungen.

36. Ausfolgung von Cautionen, welche aus Anlass der im eigenen Wirkungskreise geschlossenen Verträge erlegt worden sind; Antragstellung zur Erfolglassung der übrigen Cautionen.

37. Vorsorge für die Verfassung der angeordneten statistischen Nachweisungen und Vorlage derselben an die Direction nach erfolgter Prüfung.

38. Meritorische und ziffermässige Prüfung der Zahlungslisten und sonstiger Zahlungsanweisungen, dann der verschiedenen Rechnungsbelege.

39. Prüfung und Evidenzhaltung des Baukatasters und Erlassung der hierauf bezüglichen Weisungen an die Streckeningenieure. Anzeigen an die Direction über diesfalls eingetretene Veränderungen.

40. Prüfung des von den Streckeningenieuren evident zu haltenden Grundsteuerkatasters, ferner Verbescheidung der Berichte der Streckeningenieure über das Ergebnis der vorgenommenen Grenzrevisionen.

41. Ankauf von Materialien und Ergänzung des Inventars nach den von der Direction diesfalls getroffenen Bestimmungen.

42. Durchführung der den Fachabtheilungen zustehenden qualitativen Uebernahmen von Materialien und Inventargegenständen.

43. Einleitung von Separatzügen über das ganze Bahngebiet oder einen Theil desselben im Einvernehmen mit den betreffenden Oberbahnbetriebsämtern unter gleichzeitiger Berichterstattung an die Direction.

44. Feststellung und Ueberwachung der Diensteintheilung der Locomotivführer, Heizer, des Zugbegleitungs- und des sonstigen unterstehenden Personals.

45. Untersuchung und Hintanhaltung der Zugverspätungen.

46. Untersuchung der Bahnunfälle und Berichterstattung an die Direction.

47. Erhebungen über die in den Beschwerdebüchern seitens des Publicums deponirten Beschwerden und Bemängelungen sowie Erledigung der letzteren.

48. Prüfung der Stundenpässe von allen Zügen und auf Grundlage derselben Ueberwachung des gesammten Zugsverkehrs.

49. Ueberwachung des Telegraphendienstes und Revision der Telegraphencorrespondenzprotokolle.

50. Veranlassung der Revision der Züge und der Manipulation in den Stationen durch die dazu bestimmten Beamten.

51. Handhabung der Verkehrscontrole.

52. Revision der abgestreiften Edmonson-schen Fahrkarten aus dem Localverkehr und Austragung der bezüglichen Mängel. Bewilligung zur Abschreibung verstempelter Karten.

Erweiterung des staatlichen Betriebsnetzes mit Energie fortgesetzt worden.

Die Ergebnisse dieser Action waren, abgesehen von der vollen Erwerbung der schon im Staatsbetriebe befindlichen Linien der Kronprinz Rudolf-Bahn, der Vorarlbergerbahn und der Kaiserin Elisabeth-Bahn, die mit dem Gesetze vom 8. April 1884 genehmigte Erwerbung der Kaiser Franz Josef-Bahn durch den Staat, deren Betrieb von letzterem am 1. Mai 1884 übernommen wurde, ferner die mit dem Gesetze vom 8. Juni genehmigte Erwerbung auch der Pilsen-Priesener Bahn, endlich die übereinkommengemässe Uebernahme des Betriebes der Prag-Duxer und der Dux-Bodenbacher Bahn seitens des Staates für Rechnung der beiden Gesellschaften ab 1. Juli 1884.

Durch diese Erwerbungen und die Eröffnung des Betriebes auf mehreren im Staatsbau gestandenen Linien war der Staat in obigem Zeitpunkte in den Besitz eines über den ganzen Gebietsumfang der österreichischen Reichshälfte ausgebreiteten Eisenbahncomplexes mit einer Gesammtausdehnung von rund 5000 *km* gekommen.

Neuorganisation der Staatseisenbahnverwaltung vom Jahre 1884; k. k. Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen; Eisenbahnbetriebsdirectionen. Die durch diesen bedeutenden Linienzuwachs geschaffene geänderte Sachlage bedingte nun auch eine umfassende Reorganisation der Staatseisenbahnverwaltung.

Nach Abschluss der in dieser Richtung mit den übrigen betheiligten Ministerien und insbesondere mit der Reichs-Kriegsverwaltung gepflogenen Verhandlungen unterbreitete Minister Baron Pino dem Kaiser unter 20. Mai 1884 den Entwurf für eine neue »Organisation der Staatseisenbahnverwaltung in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern«; derselbe erhielt am 8. Juni 1884 die kaiserliche Genehmigung und trat mit 1. August desselben Jahres in Wirksamkeit.

53. Prüfung der vom Zugsbegleitungspersonal den Stationen überwiesenen Nachzahlungen.

54. Scontrirung der Stationscassen und der Oberbahnbetriebsamtscassa; Revision und Scontrirung der Material- und Inventarbestände der unterstehenden Rechnungsleger; Berichterstattung hierüber.

55. Intervention aus Anlass von Dienstübergaben.

56. Prüfung und Erledigung der Ausweise der Rechnungsleger über Erfordernisse an Materialien und Inventargegenständen.

57. Sammlung der von den einzelnen Stationen zu den von der Direction bestimmten Terminen an die Oberbahnbetriebsämter einzusendenden commerziellen Rapporte und Vorlage derselben mittels resumirender Berichte an die Direction mit den eventuellen Anträgen.

58. Einwirkung auf die zweckmässige Eintheilung und Vornahme der verschiedenen Herstellungs- und Reparaturarbeiten; Sorge für das Vorhandensein der hiezu erforderlichen Mittel und Erstattung der Anträge über Verbesserungen bei Durchführung solcher Arbeiten.

59. Berechnung und Anweisung der Kilometergelder und der Prämien für das unterstehende Personal auf Grund der diesfälligen Normen.

60. Vorlage von Anträgen, Plänen und Kostenvoranschlägen für Vervollständigungs-, Umgestaltungs- und Erweiterungsbauten; Anträge zur Erwerbung von Grundflächen, Steinbrüchen, Schottergruben etc. etc.

61. Vornahme, beziehungsweise Intervention bei der Collaudirung der im Bereiche des Oberbahnbetriebsamtsbezirkes ausgeführten Bauarbeiten, eventuell Durchführung der damit verbundenen Abrechnungen.

62. Mitwirkung bei bereits gebildeten Strassenconcurrenzen und Wassergenossenschaften; Durchführung der bezüglichen Arbeiten, soweit dieselben die regelmässige Erhaltung der Strassen, beziehungsweise der Wasserläufe betrafen.

63. Verfügungen in Bezug auf die Bewachung der Bahn und Handhabung der Bahnpolizei innerhalb der bestehenden Organisation.

64. Accordweise Vergebung der Rauchfangkehrer-, Glaser-, Dachdecker-, Anstreicher- und sonstigen wiederkehrenden Arbeiten innerhalb des dafür gegebenen Credites.

65. Intervention bei den verschiedenen Commissionen, insbesondere aber bei den Verhandlungen über den Anschluss anderer Bahnen an die diesseitigen Linien.

66. Durchführung des gesammten Cassen-, Buchhaltungs- und Rechnungsdienstes des Oberbahnbetriebsamtes im Sinne der diesfalls aufgestellten Vorschriften.

67. Verfassung und Vorlage der zur Aufstellung des Jahresbudgets erforderlichen Präliminarien und Behelfe.

68. Evidenzführung über die durch das Budget genehmigten Credite nach den einzelnen Conti und Vorsorge für die Einhaltung dieser Credite.

Bei dieser Neuorganisation wurde, ungeachtet nunmehr die Staatsbahnlinien sich in ziemlich gleichmässiger Weise über fast sämmtliche Länder der österreichischen Reichshälfte vertheilten und in denselben verschiedene wichtige Verkehrsrichtungen beherrschten, bezüglich der obersten Leitung des Staatseisenbahnbetriebes, namentlich über Einflussnahme der Heeresverwaltung, doch nicht zu dem System der Aufstellung mehrerer getrennter Centralverwaltungsstellen für territorial abgegrenzte Gebiete des ganzen Staatseisenbahncomplexes geschritten, für welches System durch den Bestand der Ministerialcommission für die Verwaltung der galizischen Staatsbahnlinien neben der Direction für Staatseisenbahnbetrieb bereits der Ansatz vorhanden gewesen wäre, und für welches sich auch verschiedene politische Kreise, namentlich in den östlichen Provinzen, einsetzten.

Der Grundgedanke der neuen Organisation beruhte vielmehr ganz im Gegentheile auf der vollständigen Zusammenlegung der bisher durch getrennte Organe besorgten Leitung des Staatseisenbahnbetriebes und des Staatseisenbahnbaues zu einer grossen einheitlichen Verwaltung des gesammten Staatseisenbahnwesens, wobei speciell bezüglich des Staatseisenbahnbetriebes die bisherige Anlehnung an die privatwirthschaftlichen Organisationsformen nunmehr entschiedener abgestreift und in höherem Masse zu den dem Staatsbahnsystem entsprechenderen, behördlichen Verwaltungsformen übergegangen wurde.

Hiernach wurde die bisherige Direction für Eisenbahnbetrieb in Wien mit der Ministerialcommission für die oberste Leitung der Tarnów-Leluchówer, der Dniester, der Erzherzog Albrecht-Bahn und der Mährischen Grenzbahn sowie auch mit der im Jahre 1875 errichteten Direction für Staatseisenbahnbauten, unter gänzlicher Auflassung der beiden letztgenannten Verwaltungsstellen,*) zu einer grossen einheitlichen Centralverwaltungsstelle des Staatseisenbahnbetriebes und des Staatseisenbahnbaues verschmolzen, welche gleichfalls ihren Amtssitz in Wien zu nehmen und die Benennung: »K. k. Generaldirection der Oesterreichischen Staatsbahnen« zu führen hatte.

Erst bei der Organisirung des der Generaldirection der Oesterreichischen Staatsbahnen unterstellten executiven Betriebsdienstes kam das Decentralisationsprincip, für dessen ausgedehntere Anwendung bei der nunmehrigen Ausdehnung des gesammten staatlichen Betriebsnetzes ein erhöhtes Bedürfnis vorlag, insoweit zum kräftigeren Ausdrucke, als an Stelle der bisherigen Institution der Oberbahnbetriebsämter und in Weiterbildung derselben zur Vollziehung und Ueberwachung des gesammten localen Betriebsdienstes innerhalb der nach den Verkehrsbedürfnissen, und daher ohne Rücksicht auf die politische Eintheilung der Länder, zu bildenden räumlichen Bezirke in unmittelbarer Unterordnung unter die neuerrichtete Generaldirection »k. k. Eisenbahnbetriebsdirectionen« errichtet wurden, deren Stellung und sich nunmehr gleichmässig auf alle Dienstzweige, einschliesslich des Werkstätten- und des Materialdotirungsdienstes, erstreckender Wirkungskreis nun schon im Organisationsstatute selbst fest umschrieben wurde, und deren Standort der Bestimmung durch den Kaiser vorbehalten blieb.

Für die Bauausführung neuer, auf Staatskosten herzustellender Bahnen wurden der Generaldirection unmittelbar unterstehende »Bauleitungen« aufgestellt, welche bei grösseren Bauten in »Bausectionen« untertheilt werden konnten.

Die neuerrichtete Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen, an deren Spitze ein den Titel »Präsident« führender Sectionschef des Handelsministeriums gestellt wurde, hatte nach aussen als selbständiges Executivorgan des Handelsministers zu fungiren und in dieser Eigenschaft die sämmtlichen im Staatsbetriebe wie im Staatsbau be-

*) Die Auflösung speciell der Direction für Staatseisenbahnbauten und Uebernahme ihrer Geschäfte durch die neuerrichtete Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen erfolgte nicht gleichzeitig mit dem Inslebentreten der neuen Organisation, sondern im Hinblick auf die unmittelbar bevorgestandene Eröffnung der Arlbergbahn erst mit 1. October 1884.

findlichen Eisenbahnen als ein einheitliches Gesammtnetz der Oeffentlichkeit gegenüber zu vertreten.

Für den inneren Dienstbereich hingegen wurde, unter Auflassung des nach der früheren Organisation zur Beschlussfassung über die obersten Verwaltungsangelegenheiten bestandenen Ministerialcomités, die Fortdauer der erwünschten eisenbahnmässigen Actionsfähigkeit der leitenden Centralverwaltungsstelle nunmehr dadurch sicherzustellen gesucht, dass die Generaldirection ganz unabhängig von der Eisenbahnsection des Handelsministeriums gestellt und der Person des Handelsministers unmittelbar untergeordnet wurde, so dass sie in den Stand gesetzt wurde, die Entscheidung des Handelsministers in den ihm vorbehaltenen Angelegenheiten im kürzesten Wege, ohne Dazwischentreten der übrigen Ministerialbureaux, durch directe Vorlage ihrer eigenen Acten an ihn einzuholen und ihr auf diese Weise die Prärogativen eines Bestandtheiles des Handelsministeriums selbst zukamen.

Diese machtvolle und übergeordnete Stellung der Generaldirection als Quasibestandtheil des Handelsministeriums selbst, welche noch in der Bestimmung des Organisationsstatutes, dass eine fachliche Beaufsichtigung der Staatseisenbahnverwaltung durch andere Staatsorgane nicht stattzufinden habe, eine besondere Bekräftigung fand, war denn auch für die Gestaltung ihres Verhältnisses zur Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen ausschlaggebend.

Der Generalinspection blieb zwar infolge der ihr gesetzlich obliegenden Handhabung der Sicherheit und Ordnung des Bahnbetriebes die Ueberwachung des Dienstes der k. k. Eisenbahnbetriebsdirectionen aus sicherheitspolizeilichen Rücksichten gewahrt.

Im Falle die Generalinspection bei Ausübung dieses Ueberwachungsdienstes in die Lage kam, Anstände wahrzunehmen, welche den Betrieb der Staatseisenbahnverwaltung betrafen, hatte sie sich zur geeigneten Abhilfe mit der betreffenden Eisenbahnbetriebsdirection ins Einvernehmen zu setzen und hievon gleichzeitig die Generaldirection durch Mittheilung einer Abschrift zu verständigen. Falls keine Abhilfe erfolgte, hatte sie den Gegenstand dem Handelsminister zur Kenntnis zu bringen.

Ja, in einer noch vor Inslebentreten der neuen Organisation unterm 15. Juli 1884 erlassenen Ministerialverordnung wurde getrachtet, den Wirkungskreis der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen gegenüber der Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen noch präciser und detaillirter festzustellen.

Nach dieser Verordnung hatten in letzterer Beziehung aus dem allgemeinen Wirkungskreise der Generalinspection alle Amtshandlungen und Agenden zu entfallen, welche nicht ausdrücklich in der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851 oder in anderen Gesetzen der Generalinspection auch gegenüber den Staatseisenbahnen vorbehalten waren und nicht mit der Sicherheit und Ordnung des Bahnbetriebes im Zusammenhange standen. Insbesondere hatte eine Prüfung und Ueberwachung der öconomischen Gebarung der Generaldirection durch die Generalinspection nicht stattzufinden.

Dagegen sollte der Generalinspection auch bezüglich der im Staatsbetriebe befindlichen Bahnlinien fernerhin noch obliegen die Aufsicht über die Erhaltung der Bahn sammt Zugehör sowie über die Instandhaltung der Fahrbetriebsmittel, die Ueberwachung des technischen Betriebes, des Signal- und des Transportwesens und endlich die Aufsicht über die Bahnbeamten und Diener im Sinne der Eisenbahnbetriebsordnung.

Weitere Bestimmungen dieser Verordnung ordneten im einzelnen an, welche nach den bestehenden Vorschriften in Bezug auf die Bauausführung bisher dem Handelsministerium, beziehungsweise der Generalinspection vorbehaltene Entscheidungen und Amtshandlungen nunmehr in Ansehung der im Staatsbau befindlichen Bahnlinien von der Generaldirection selbständig, oder doch im Namen des Handelsministeriums getroffen, beziehungsweise veranlasst werden konnten, ferner welche in den bestehenden Vorschriften bisher dem Handels-

ministerium, beziehungsweise der Generalinspection vorbehaltene Massregeln, insbesondere Ausnahmen und Erleichterungen nunmehr die Generaldirection beim commerziellen und technischen Betriebe der Staatsbahnen selbständig, eventuell nach eingeholter Genehmigung des Ministers und unter der Verpflichtung blosser Mittheilung an die Generalinspection, einzuführen und zu gewähren berechtigt war.

Endlich enthielt die Verordnung noch bezüglich derjenigen Angelegenheiten des Eisenbahnwesens, welche der einheitlichen Regelung für sämmtliche Eisenbahnen bedürfen, die wesentliche Bestimmung, dass dieselben nach wie vor in der Eisenbahnsection des Handelsministeriums, beziehungsweise bei der Generalinspection zu behandeln seien, dass jedoch in solchen Fällen vorher die Aeusserung der Generaldirection einzuholen sei.

Alle diese detaillirten Vorschriften vermochten aber nicht zu hindern, dass in Anbetracht der erwähnten, machtvollen Stellung der Generaldirection, welche Kraft der ausdrücklichen Bestimmung des Organisationsstatutes in dem ihr übertragenen Wirkungskreise bezüglich aller nicht dem Handelsminister vorbehaltenen Angelegenheiten selbständig zu fungiren berufen war und unter der unmittelbaren Oberaufsicht des Handelsministers mittels eines umfassend organisirten, fachlich wohl ausgebildeten Beamtenkörpers den gesammten Dienst der Eisenbahnbetriebsdirectionen und Bauleitungen in administrativer, technischer und öconomischer Hinsicht zu leiten und zu überwachen hatte, die weitere Ueberwachung des Dienstes auf den Staatsbahnlinien auch noch durch die Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen thatsächlich immer mehr an Bedeutung verlor.

Eine Consequenz des durch das neue Organisationsstatut bewirkten Ueberganges zu einer mehr behördlichen Form der Verwaltung der Staatseisenbahnen war noch die, dass in diesem Statute nun nicht mehr in so schroffer Form die Unanwendbarkeit der für die Staatsbediensteten geltenden Vorschriften auf die Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen ausgesprochen, sondern vielmehr in entgegengesetzter Tendenz erklärt wurde, dass, insoferne nicht die für die letzteren unter Wahrung ihrer bereits erworbenen Rechte erlassenen Vorschriften eine Verschiedenheit der Rechte und Pflichten [namentlich in Ansehung der Bezüge, der Versorgungsansprüche, Uniformirung etc.] bedingten, die für die Staatsbeamten und Diener geltenden Normen auch auf die definitiv angestellten Beamten, Unterbeamten und Diener der Staatseisenbahnverwaltung sinngemässe Anwendung zu finden haben.

Dagegen hielt man in Ansehung der für eine gedeihliche Functionirung des ganzen Dienstorganismus hochwichtigen Frage der Austheilung und Abgrenzung des Wirkungskreises zwischen den einzelnen verwaltungsmässigen Instanzen der gesammten Staatseisenbahnverwaltung auch in dem neuen Organisationsstatute an den schon während des Bestandes der früheren Organisation in Geltung gestandenen Grundsätzen unentwegt fest.

In dieser Richtung ging nämlich die Tendenz auch des neuen Organisationsstatutes dahin, die nunmehr an die Stelle der Direction für Staatseisenbahnbetrieb getretene Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen ganz ebenso, wie dies nach der früheren Organisation bei der ersteren der Fall war, mit den weitgehendsten Competenzen auszustatten, und diese Centralverwaltungsstelle, ungeachtet des infolge der namhaften Erweiterung des Staatsbahnnetzes erhöhten Decentralisationsbedürfnisses, noch immer in ganz gleicher Weise zu dem alle Zweige des Bau- und Betriebsdienstes bis ins Detail beherrschenden Grundpfeiler des ganzen Verwaltungsorganismus zu machen, wie dies bis dahin nach dem Muster der Organisationen der grossen Privatbahngesellschaften bei der Direction für Staatseisenbahnbetrieb der Fall war.

Auf die Beibehaltung dieses Grundgedankens der früheren Organisation vom Jahre 1882 auch in dem neuen Organisationsstatute ist es zurückzuführen, dass nach demselben die gesammten Agenden der Staatseisenbahnverwaltung zwischen der Generaldirection und den Eisenbahnbetriebsdirectionen voll aufgetheilt

und insbesondere auch die dem Handelsminister vorbehaltenen Gegenstände ausdrücklich als zum Wirkungskreise der Generaldirection gehörig bezeichnet wurden, dergestalt, dass letzterer in allen Angelegenheiten der Staatseisenbahnverwaltung in weitgehendster Weise die Initiative gewahrt blieb, indem sie in Ansehung dieser Angelegenheiten in ihrem selbständigen Wirkungskreise nur insoweit eine Einschränkung erlitt, als sie bezüglich einzelner Verfügungen von weittragenderer Bedeutung die Genehmigung des Handelsministers einzuholen verpflichtet war.*)

Auf demselben Grundgedanken beruhten auch die Bestimmungen des neuen Organisationsstatutes bezüglich der Abgrenzung der Competenzen zwischen der Generaldirection und den Eisenbahnbetriebsdirectionen, wornach die Agenden, welche den als untere verwaltungsmässige Instanzen zur Leitung und Ueberwachung des gesammten localen Betriebsdienstes berufenen Eisenbahnbetriebsdirectionen überwiesen waren, nur taxativ aufgezählt wurden, während der Generaldirection, beziehungsweise dem Handelsminister alle Agenden vorbehalten blieben, welche nicht ausdrücklich als zum Wirkungskreise der Eisenbahnbetriebsdirectionen gehörig bezeichnet wurden.*)

*) Dem Handelsminister blieb vorbehalten, jene dem Wirkungskreise der Generaldirection zugewiesenen Angelegenheiten zu bestimmen, welche ihm selbst zur Entscheidung, beziehungsweise Genehmigung vorzulegen waren.

Schon nach dem Organisationsstatute waren demselben insbesondere vorbehalten:

1. Die in Ausführung der gegenwärtigen Organisation zu erlassenden, sowie die Genehmigung aller sonstigen wichtigeren organisatorischen Verfügungen im Rahmen der Allerhöchst genehmigten Organisation.

2. Die Feststellung des Jahrespräliminares und die Bewilligung zu Ausgaben, welche in demselben nicht vorgesehen waren, nach Massgabe der auf verfassungsmässigem Wege zu erwirkenden Credite.

3. Die Ernennung des Stellvertreters des Präsidenten der Generaldirection.

4. Die Ernennung der Abtheilungsvorstände der Generaldirection, der Betriebsdirectoren und Bauleiter sowie des Leiters der Bodenseeschiffahrtsinspection.

5. Die Ernennung, Beförderung, Kündigung [Pensionirung] und Entscheidung über die Disciplinarbehandlung aller Beamten der Staatseisenbahnverwaltung, welche mehr als 2000 fl. Jahresgehalt bezogen, sowie die Ertheilung von Remunerationen und Geldaushilfen an die bezeichneten Beamten.

6. Die Ertheilung von Urlaub an den Präsidenten, dessen Stellvertreter und die Abtheilungsvorstände der Generaldirection.

7. Die Genehmigung der Dienstordnung [Dienstpragmatik], des Personalstatus und der die Gebühren des Personals regelnden Normen, der Statuten des Pensions- und Provisionsinstitutes, dann der Wohlthätigkeitsfonds.

8. Die Anordnung der Vornahme technischer Vorarbeiten für neue Eisenbahnlinien und der Bauausführung dieser letzteren sowie die Bewilligung zur Betriebseröffnung.

9. Die Bewilligung zum Abschlusse von Verträgen, durch welche unbewegliches Staatseigenthum abgetreten oder belastet wurde, dann die Genehmigung von Verträgen, sofern die Vertragssumme bei allgemeiner öffentlicher Concurrenz und unter Zuschlag an den Bestbieter den Betrag von 150.000 fl., andernfalls den Betrag von 30.000 fl. überstieg.

10. Die Genehmigung der Grundlagen für die zur Anwendung zu bringenden Tarife für den Personen- und Güterverkehr.

*) Der Generaldirection waren in Ansehung des Betriebes der ihr unterstellten Bahnen alle jene Agenden vorbehalten, welche nicht zum Wirkungskreise der neu errichteten Eisenbahnbetriebsdirectionen gehörten.

Insbesondere wurden in dem Organisationsstatute, unbeschadet der für einzelne Angelegenheiten erforderlichen höheren Genehmigung, als in den Wirkungskreis der Generaldirection fallend bezeichnet:

1. Die einheitliche und gleichmässige Regelung des Dienstes in allen Zweigen, namentlich die Erlassung allgemein giltiger Dienstesvorschriften, Instructionen und sonstiger grundsätzlicher Verfügungen sowie die Interpretation, Abänderung und Aufhebung derselben.

2. Das Budget-, Cassa- und Rechnungswesen der gesammten Staatseisenbahnverwaltung unter Mitwirkung der den Eisenbahnbetriebsdirectionen beigegebenen Rechnungsdepartements.

3. Der Verkehr mit den Militär- und Civilcentralstellen, mit anderen Bahnverwaltungen und Verkehrsanstalten sowie mit den Gesellschaften der vom Staate betriebenen Bahnen.

4. Die Aufstellung und Abänderung des Personalstatus, die Rangseintheilung der Beamten, die Ernennung, Beförderung, Kündigung [Pensionirung] und Entscheidung über die Disciplinarbehandlung der Beamten und Unterbeamten, deren Versetzung, insoweit sie nicht innerhalb desselben Betriebsdirectionsbezirkes erfolgte, sowie die Ernennung und Versetzung der Dienstvorstände, die Aufnahme und Kündigung der Bahnärzte und commerziellen Agenten, ferner die Bemessung

Die Consequenzen, welche dieser eigenthümliche Aufbau der Competenzbestimmungen in dem Organisationsstatute der österreichischen Staatseisenbahn-Verwaltung, durch welchen sich dasselbe von den meisten analogen Organisationen anderer Länder unterschied, für den weiteren Lauf der Dinge hatte, werden noch weiter unten ausführlich darzulegen sein.

Hier sei nur noch erwähnt, dass der den Eisenbahnbetriebsdirectionen in dem neuen Organisationsstatute zugemessene Wirkungskreis im Grossen und Ganzen mit demjenigen übereinstimmte, der schon bis dahin den Oberbahnbetriebsämtern übertragen war.

Eine wesentliche Erweiterung betraf hauptsächlich nur die Materialverwaltung, indem die Beschaffung der Materialien und Inventarstücke, insoweit sie nicht bezüglich einzelner derselben [als Fahrbetriebsmittel, Reservestücke, Schienen etc.] ihrer besonderer Natur nach einheitlich stattzufinden hatte, nunmehr den Eisenbahndirectionen, unter Vorschreibung bestimmter Directiven zur Einhaltung der strengsten Oeconomie und zum Schutze der heimischen Industrien, übertragen wurde.

Die innere Gliederung der Generaldirection war nach den Bestimmungen des Organisationsstatutes in der Weise gedacht, dass bei derselben nach Art der Gruppenbildungen bei den grössten Privatbahngesellschaften fortab bestehen sollten:

1. Eine Präsidialabtheilung, in welcher insbesondere die in Gemässheit des Wirkungskreises dem Handelsminister vorbehaltenen Gegenstände behandelt werden sollten, dann die Fachabtheilungen

2. für Bahnerhaltung und Bau [einschliesslich der Bauausführung neuer Linien],

3. für Verkehrs- und Maschinendienst [einschliesslich des Zugförderungs- und Werkstättendienstes] und

4. für administrativen und commerziellen Dienst [einschliesslich der Einnahmencontrole, der Buchhaltung und der Cassageschäfte].

Die Vorstände der Fachabtheilungen,

der Pensionen und Provisionen für das gesammte Personal, dann die übrigen Personalangelegenheiten des bei der Generaldirection verwendeten Personals.

5. Die Verwaltung der für die Bediensteten bestehenden Versorgungs- und sonstigen Humanitätsfonds in Gemässheit der einschlägigen Statuten.

6. Die Leitung des Bahnerhaltungs- und Baudienstes einschliesslich der Genehmigung der Projecte und der Bewilligung zur Vornahme von Aenderungen im Bahnbestande, welche den Rahmen der laufenden Erhaltung überschritten oder die Verwendung der Bahnanlagen betrafen.

7. Die Leitung des Zugförderungs- und Werkstättendienstes einschliesslich der Evidenzhaltung und Controle, der Instandhaltung des gesammten Fahrparkes, der Disposition über die Verwendung desselben, der Anschaffung und Entlehnung von Fahrbetriebsmitteln, der Leitung der nicht den Eisenbahnbetriebsdirectionen unterstellten Werkstätten.

8. Die Leitung des Verkehrsdienstes einschliesslich der Festsetzung und Abänderung der Fahrordnung der Züge.

9. Die Festsetzung und Abänderung der Tarife im Personen- und Güterverkehr, die Bewilligung von Freikarten, von Fahrpreisermässigungen und von Frachtermässigungen, die Regelung der Verkehrsverhältnisse gegenüber anderen Transportanstalten einschliesslich der zu diesem Zwecke eventuell erforderlichen Vereinbarungen, dann die Einnahmencontrole mit Ausnahme der den Betriebsdirectionen zugewiesenen Controle der Einnahmen aus dem Localverkehr.

10. Die Materialverwaltung einschliesslich der Beschaffung und Vertheilung derjenigen Materialien und Inventarstücke, welche ihrer Natur nach eine einheitliche Behandlung erforderten.

11. Die Entscheidung über Beschwerden [Recurse] gegen Verfügungen der unteren Dienststellen einschliesslich der Ueberwachung und Controle des ganzen Dienstes.

Der Wirkungskreis der Eisenbahnbetriebsdirectionen dagegen hatte in Vollziehung und Ueberwachung des localen Betriebsdienstes innerhalb des eigenen Bezirkes zu umfassen:

1. Die Aufstellung des Jahrespräliminares und die Gebarung mit den vom Handelsminister bewilligten Crediten sowie die Aufstellung der Gebarungsausweise und Rechnungsabschlüsse.

2. Die Aufnahme [Anstellung], Versetzung, Beförderung, Dienstesenthebung [Kündigung] und Disciplinarbehandlung des gesammten Dienerpersonals einschliesslich der Wächter und der definitiven Diener aller Kategorien, dann des von Fall zu Fall nothwendig werdenden Aushilfspersonals nach Massgabe der bestehenden Directiven innerhalb des normirten Personalbedarfs und genehmigten Präliminares; ferner in Ansehung der definitiven Unterbeamten und Beamten, dann der Beamtenaspiranten die Ertheilung von Ehebewilligungen, die Vornahme von Versetzun-

welche den Titel »Director« zu führen hatten, sollten berufen sein, in dem ihnen zugewiesenen Geschäftskreise die Generaldirection selbständig zu vertreten und insbesondere mit den Militärbehörden zu verkehren.

Die Fachabtheilungen sollten dem jeweiligen Bedarfe entsprechend in Unterabtheilungen gegliedert werden, und war dabei insbesondere vorzusorgen, dass die Buchhaltung und die Hauptcasse, von einander unabhängig, von besonderen Vorständen geleitet werden.

Diese organisationsmässige Geschäftseintheilung wurde jedoch nie in die volle Wirklichkeit umgesetzt.

Nicht nur, dass eine Präsidialabtheilung mit dem umfassenden Wirkungskreise, wie derselbe in dem Organisationsstatute gedacht war, überhaupt nicht activirt wurde, fand noch vor Inslebentreten der neuen Organisation eine Theilung der unter 4 angeführten Fachabtheilung insoferne statt, als von derselben der commerzielle Dienst abgetrennt und für den letzteren eine selbständige, das ist dem Präsidenten der Generaldirection unmittelbar unterstellte Unterabtheilung errichtet wurde.

Mittels dieses neu gewonnenen Hilfsbegriffes selbständiger Unterabtheilungen wurde sodann in den nächsten Jahren in der Zertheilung der im Organisationsstatute festgesetzten Fachabtheilungen fortgefahren, so dass in einer am 21. December 1888 für den Dienst der Generaldirection erlassenen Geschäftsordnung ausser einer zur Bearbeitung der ihr vom Präsidenten speciell zugewiesenen Geschäfte berufenen Präsidialabtheilung bereits sechs Abtheilungen aufgeführt erscheinen, und zwar:

1. eine [Fach-]Abtheilung für den administrativen Dienst,

2. eine [Fach-]Abtheilung für Bahnerhaltung und Bau,

3. eine [Unter-]Abtheilung für Werkstätten- und Zugförderungsdienst,

4. eine [Fach-]Abtheilung für den Verkehrsdienst,

5. eine [Unter-]Abtheilung für den commerziellen Dienst, und

gen [mit Ausnahme der Dienstvorstände] innerhalb des eigenen Bezirkes, die Erstattung von Beförderungsvorschlägen und die Einleitung von Disciplinaruntersuchungen sowie die Suspendirung vom Dienste.

In Fällen von Versetzungen definitiver Unterbeamten, Beamten, dann von Beamtenaspiranten, wie auch im Falle der Einleitung einer Disciplinaruntersuchung gegen einen solchen Bediensteten oder der Suspendirung eines solchen war gleichzeitig die Anzeige an die Generaldirection zu erstatten.

3. Die Ertheilung von Urlaub an das unterstehende Personal bis zur Dauer von vier Wochen.

4. Die Bewilligung von Remunerationen und Unterstützungen aus den hiefür nach Massgabe des genehmigten Präliminars zur Verfügung stehenden Mitteln bis zum Betrage von 100 fl. sowie die Antragstellung bezüglich höherer Beträge.

5. Die Erledigung der Einkommensteuerangelegenheiten des unterstehenden Personals sowie der Grund- und Gebäudesteuerangelegenheiten rücksichtlich der im Bezirke gelegenen Bahnimmobilien.

6. Die Nachsicht, beziehungsweise Bewilligung zur Abschreibung von Rechnungsmängeln oder uneinbringlichen Forderungen, dann von bei Materialien oder Inventargegenständen sich ergebenden Verlusten, soferne der Geldwerth von Fall zu Fall den Betrag von 500 fl. und in demselben Jahre im Ganzen den Betrag von 5000 fl. nicht überstieg, unbeschadet der Verfolgung solcher Angelegenheiten im Disciplinarwege.

7. Die Verfassung und Vorlage von Projecten für Reconstructionen, Erweiterungs- und Neubauten auf den im Betriebe befindlichen Linien.

8. Die Ausführung derartiger Bauten in Gemässheit der genehmigten Projecte und Präliminare, soferne hiefür nicht eigene Bauleitungen aufgestellt wurden.

9. Die Antragstellung bezüglich der Festsetzung und Abänderung der Fahrordnung der Personen- und Lastzüge.

10. Die Einleitung der fahrplanmässigen Züge einschliesslich der Erfordernis-, beziehungsweise Militärzüge, dann die Einleitung von Separatzügen und die Ueberwachung des gesammten Zugsverkehrs mit Einschluss der Stundenpasscontrole.

11. Die Verhandlung, beziehungsweise Entscheidung aus Anlass der Beschädigung von Fahrbetriebsmitteln, ausgenommen die Abrechnung mit fremden Bahnen über Wagenreparaturskosten.

12. Die Verfügung über den Maschinen- und Wagenpark innerhalb des Betriebsdirectionsbezirkes und die Antragstellung auf eine etwa erforderliche Vermehrung oder Veränderung des Fahrparks.

13. Die Erhebungen über Bahnunfälle.

14. Die Handhabung der Bahnpolizei.

15. Die Antragstellung bezüglich der Festsetzung der Tarife im Personen- und Güterverkehr.

6. eine [Unter-]Abtheilung für den Controldienst.

Unterm 1. Mai 1894 wurde die letztgenannte Unterabtheilung wieder in zwei selbständige Unterabtheilungen zerlegt, und zwar

6. eine [Unter-]Abtheilung für die Einnahmencontrole und

7. eine [Unter]-Abtheilung für den finanziellen Dienst.

Am 7. Januar 1895 kam endlich noch

8. eine [Unter-]Abtheilung für das Localbahnwesen hinsichtlich der vom Staate für fremde Rechnung betriebenen Localbahnen hinzu.

Diese theils von »Directoren«, theils von »Generaldirectionsräthen« geleiteten Abtheilungen waren einander thasächlich vollständig coordinirt und unterschieden sich von einander nur durch die erwähnten, auf ihren Ursprung hinweisenden Titel einer »Fachabtheilung« oder »selbständigen Unterabtheilung«.

Den Vorständen dieser Abtheilungen wurde aber auch nie die im Organisationsstatute vorgesehene selbständige Vertretung ihres Geschäftszweiges nach Aussen eingeräumt; es hatten dieselben vielmehr lediglich in der Eigenschaft von Referenten zu fungiren.

Auf Grund der Bestimmungen der bereits erwähnten, für den Dienst der Generaldirection erlassenen Geschäftsordnung traten die Abtheilungsvorstände allwöchentlich einmal unter dem Vorsitze des Präsidenten der Generaldirection zu einer »Gremialconferenz« zusammen, in welcher wichtigere Geschäftsstücke aller Zweige des Dienstes und namentlich der Personalverwaltung vor ihrer endgiltigen Entscheidung durch den Präsidenten vorberathen zu werden pflegten.

Schliesslich muss noch der Aenderung gedacht werden, welche in der organischen Stellung des Staatseisenbahnrathes dahin vorgenommen wurde, dass derselbe nun nicht mehr als Bestandtheil der Centralverwaltungsstelle der Staatsbahnen erschien, sondern vielmehr, seinem erweiterten Umfange gemäss, direct dem Handelsminister als Beirath in Angelegenheiten des Eisenbahnverkehrswesens beigegeben wurde, dem es sohin auch zustand, den Vorsitz in den Sitzungen des Staatseisenbahnrathes selbst zu führen.

Der Staatseisenbahnrath bestand nunmehr aus 50 vom Handelsminister auf die Dauer von drei Jahren ernannten Mitgliedern, wovon 9 vom Handelsminister nach freiem Ermessen, je 2 über Bezeichnung des Finanzministers und des Ackerbauministers, 1 über diejenige des Reichskriegsministers, 24 über Vorschlag von Handels- und Gewerbekammern und 12 über Vorschlag von Landesculturräthen und sonstigen landwirthschaftlichen Fachcorporationen ernannt wurden.*)

16. Die Bewilligung von Freifahrten und ermässigten Fahrten in einzelnen Fällen, dann von localen Tarifermässigungen im Güterverkehr, beides in Gemässheit der besonderen Instructionen, sowie die Antragstellung für in den Instructionen nicht vorgesehene Fälle.

17. Die Entscheidung über Beschwerden gegen die unterstehenden Organe [Beschwerdebücher] und die Erledigung von aus dem Personenverkehr und aus dem localen Güterverkehr erwachsenen Reclamationen und Entschädigungsansprüchen, soferne die ganze Entschädigungssumme bei Reclamationen aus dem Personenverkehr den Betrag von 1000 fl. nicht überstieg, dann die Controle der Einnahmen aus dem Localverkehr.

18. Die Verpachtung von Lagerplätzen und Bahngrundstücken sowie die Auflassung von Bestandzinsen bis zum Betrage von 100 fl.

19. Die Intervention bei Concurrenzverhandlungen sowie die Gestattung von Privatbauten an der Bahn und in der Nähe der Bahnhöfe.

20. Die Vornahme von Scontirungen der Cassen und Vorräthe innerhalb des eigenen Bezirkes.

21. Die Verwaltung der Werkstätten, insoweit dieselben der Eisenbahnbetriebsdirection unterstellt waren und der Materialmagazine, beides nach den hiefür bestehenden Normen.

22. Die Beschaffung des Jahresbedarfes an Verbrauchsmaterialien und Inventarstücken mit Ausnahme derjenigen, deren Natur eine einheitliche Beschaffung erforderte [als Fahrbetriebsmittel, Reservestücke, Schienen etc.].

*) Auf Grund der kaiserlichen Entschliessungen vom 7. December 1891 und vom 15. Januar 1893 wurde die Gesammtanzahl der Mitglieder des Staatseisenbahnrathes später noch im ganzen auf 67 erhöht, und zwar waren von da ab vom Handelsminister 36 Mitglieder über Vorschlag von Handels- und Gewerbekammern und 17 über Vorschlag von Landesculturräthen und sonstigen landwirthschaftlichen Fachcorporationen zu ernennen.

Die Zahl der Mitglieder des dem Präsidenten der Generaldirection aus der Mitte des Staatseisenbahnrathes beigegebenen ständigen Beirathes wurde auf 5 erhöht.

Zum Präsidenten der Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen wurde mit kaiserlicher Entschliessung vom 12. Juli 1884 der bisherige Präsident der Direction für Staatseisenbahnbetrieb, Sectionschef Alois Czedik von Bründelsberg, ernannt. Gleichzeitig erfolgte durch den Handelsminister die Ernennung der einzelnen Fachvorstände.

Es wurden ernannt der Directionsrath Friedrich Bischoff zum Baudirector und der Regierungsrath August Obermayer zum Verkehrsdirector; beiden wurde zugleich vom Kaiser der Titel und Charakter eines Hofrathes verliehen. Mit der Versehung des Postens des administrativen Directors wurde der gleichzeitig zum Ministerialrathe extra statum ernannte Sectionsrath des Handelsministeriums Rudolf Freiherr von Lilienau betraut, der bis dahin als Nachfolger des Ministerialrathes v. Leeder das Baudepartement in diesem Ministerium geleitet hatte; endlich wurde noch der Hofrath Sigmund Steingraber zum Vorstande der von der administrativen Fachabtheilung losgetrennten und selbständig gestellten Unterabtheilung für den commerziellen Dienst ernannt.

Den energischen und zielbewussten Bemühungen des neuernannten Präsidenten sowie seiner reichen organisatorischen Leitungsgabe gelang es, wie schon gelegentlich der ersten Organisation vom Jahre 1882, so auch nun wieder, aus den auf die verschiedenartigsten Verwaltungsgrundsätze und Verwaltungsformen eingewöhnten Personalständen der verschiedenen in die Verstaatlichung einbezogenen Bahngesellschaften in kürzester Frist einen einheitlich functionirenden Verwaltungskörper zu schaffen, der in vollkommen geordneter Weise seinen leitenden und überwachenden Aufgaben in Gemässheit der neuen Organisation gerecht zu werden vermochte.

Eisenbahnbetriebsdirectionen wurden über kaiserliche Genehmigung vom 8. Juni 1884 in Wien, Linz, Innsbruck, Villach, Pola, Spalato, Budweis, Pilsen, Prag, Krakau und Lemberg errichtet.*)

Weitere Entwicklung der Organisation der Staatseisenbahnverwaltung bis gegen Schluss des Jahres 1895. Im Laufe der folgenden Jahre erlangte das staatliche Betriebsnetz durch die fortgesetzte Eingliederung neuer Bahnlinien in dasselbe allmählich eine immer weitere Ausdehnung.

So kamen, um nur den bedeutendsten Zuwachs im einzelnen anzuführen, nachdem noch in der zweiten Hälfte des Jahres 1884 die Arlbergbahn und fast alle Strecken der Galizischen Transversalbahn zur Eröffnung gelangt waren, in den folgenden Jahren zu dem Staatsbahnnetze noch hinzu: in der Zeit vom 3. November 1887 bis zum 21. November 1889 successive die einzelnen Theilstrecken der vom Staate auf Grund des Gesetzes vom 25. November 1883 auf seine Kosten erbauten Böhmisch-Mährischen Transversalbahn mit einer Gesammtbetriebslänge von 315 *km* — am 1. Januar 1889 die bis dahin vertragsmässig im Betriebe von Privatbahnverwaltungen gestandenen Staatsbahnen Mürzzuschlag-Neuberg, Unter-Drauburg-Wolfsberg, Erbersdorf-Würbenthal und Kriegsdorf-Römerstadt, dann die österreichischen Linien der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn und der Ungarischen Westbahn, zusammen Bahnen mit einer Betriebslänge von 300 *km* — am 1. Juli 1889

*) In diesem Stande der Eisenbahnbetriebsdirectionen traten im Laufe der weiteren Jahre bis Ende 1895 folgende Aenderungen ein: Auf Grund kaiserlicher Entschliessung vom 2. September 1886 wurden mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1887 die Eisenbahnbetriebsdirectionen in Spalato und in Budweis aufgelöst; die Eisenbahnbetriebsdirection in Pola wurde auf Grund kaiserlicher Entschliessung vom 30. Juli 1888 mit Wirksamkeit vom 1. September 1888 nach Triest verlegt. Neuerrichtet wurde auf Grund kaiserlicher Entschliessung vom 7. Mai 1893 mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1894 eine Eisenbahnbetriebsdirection in Stanislau und endlich auf Grund kaiserlicher Entschliessung vom 13. März 1895 mit Wirksamkeit vom 1. April 1895 eine Eisenbahnbetriebsdirection in Olmütz an Stelle der bereits seit 1. August 1884 in Mährisch-Schönberg bestandenen Verkehrsleitung.

die österreichischen Linien der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn sammt den von derselben betriebenen Localbahnen zusammen mit einer Betriebslänge von 666 *km* — am 1. Januar 1892 die Linien der galizischen Carl Ludwig-Bahn mit einer Betriebslänge von 855 *km* — am 1. Januar 1895 die Linien der Böhmischen Westbahn mit einer Betriebslänge von 207 *km* — sowie diejenigen der Mährisch-Schlesischen Centralbahn mit einer Betriebslänge von 154 *km* — so dass zuzüglich noch einer Reihe kleinerer, theils vom Staate auf seine Kosten erbauter, theils concessionsmässig oder übereinkommengemäss in den Betrieb des Staates übernommener Bahnlinien das staatliche Betriebsnetz mit Schluss des Jahres 1895 eine Gesammtausdehnung von 8902 *km* aufwies.

Verfolgt man nun aufmerksamen Blickes die weitere Entwicklung der organisatorischen Verhältnisse bei der Staatseisenbahnverwaltung im Laufe dieser Jahre, so stösst man auf zwei Momente, die in dieser Richtung einen Wandel der Dinge herbeiführten.

Das eine dieser Momente war die schon bald wach gewordene Erkenntnis, dass die überaus weitreichenden Machtbefugnisse, die nach der Fassung des Organisationsstatutes dem Präsidenten der Generaldirection in allen Angelegenheiten der Staatseisenbahnverwaltung thatsächlich zustanden, denn doch eine feste Begrenzung finden müssten durch die verfassungsmässige ministerielle Verantwortlichkeit, namentlich in Ansehung der Gebarung im Staatshaushalte.

Einen wichtigen Ausfluss dieser Erkenntnis bildete die kaiserliche Entschliessung vom 28. Juni 1886, mit welcher in Abänderung des besonderen Wirkungskreises des Finanz- und des Handelsministeriums bestimmt wurde, dass in allen Angelegenheiten der Staatseisenbahnverwaltung, welche finanziell von Bedeutung seien, und so namentlich hinsichtlich einer Reihe besonders aufgeführter Punkte*), vor der endgiltigen, competenzmässigen Entscheidung das Einvernehmen mit dem Finanzminister zu pflegen sei, dass, falls wegen besonderer Dringlichkeit die betreffende Angelegenheit nicht dem schriftlichen Wege überlassen werden könne, die Einigung im mündlichen Wege zwischen den beiden Ministerien herbeizuführen und im Falle des Nichtzustandekommens derselben die Sache dem Ministerrathe zur Beschlussfassung vorzulegen sei, und dass endlich, wenn wegen Gefahr im Verzuge auch diese Art der Geschäftsbehandlung einzuhalten unmöglich wäre, die getroffene Verfügung doch ungesäumt nachträglich zur Kenntnis des Finanzministers gebracht werden müsse.

Mit einer zweiten kaiserlichen Entschliessung vom selben Tage wurde noch die weitere Bestimmung getroffen, dass in allen Angelegenheiten, welche für die Landescultur von Wichtigkeit seien, und daher insbesondere auch in Ansehung

*) Diese Punkte waren:

a) Die jährliche Festsetzung des ordentlichen und ausserordentlichen Erfordernisses der Staatsbahnen, die Gewährung von Nachtragscrediten und von Virements, die im Finanzgesetze nicht vorgesehen sind;

b) die Aufnahme von Anlehen aller Art;

c) die Anordnung von Investitionen, Bauten, Umänderungen, Einrichtungen u. s. w., welche entweder keine budgetmässige Deckung haben oder eine Creditüberschreitung verursachen;

d) der Abschluss von onerosen Verträgen, welche eine im Budget nicht vorgesehene Belastung zur Folge haben;

e) Aenderungen in der Organisation der Staatseisenbahnverwaltung, ferner innerhalb der bestehenden Organisation die Vermehrung des systemisirten Personalstandes und die Aenderung der die Gebühren desselben regelnden Normen;

f) die Aenderung der Statuten der Pensions- und Provisionsanstalten, dann der Wohlthätigkeitsfonds, insoweit durch die Aenderung das Interesse des Staatsschatzes tangirt würde; dann die wichtigeren Verhandlungen in Betreff der Unterbringung odre Verwerthung der Capitalien dieser Institute und Fonds;

g) die Verfügungen über das Eigenthum der Staatsbahnen oder die demselben zukommenden Fonds, insoweit diese Verfügungen die gewöhnliche Gebarung überschreiten, oder eine Abtretung oder Belastung derselben bezwecken;

h) der Abschluss von Verträgen wegen Führung des Betriebes fremder Linien;

i) Anordnungen, welche eine Aenderung der Grundlagen für die zur Anwendung zu bringenden Tarife für den Personen- und Güterverkehr bezwecken und

k) Geschäfte in Goldvaluten.

der Festsetzung und Aenderung der Tarife und sonstigen Bestimmungen für den Transport von Thieren und Rohproducten der Landescultur und des Montanbetriebes aller Art, desgleichen von Producten und Nebenproducten der landwirthschaftlichen und der Montanindustrie, vor der competenzmässigen Entscheidung vom Handelsminister das Einvernehmen mit dem Ackerbauministerium zu pflegen sei.

Natürlich bildete der Inhalt dieser beiden kaiserlichen Entschliessungen umsomehr eine neue, das Organisations-Statut vom Jahre 1884 ergänzende Schranke auch für den selbständigen Wirkungskreis der Generaldirection, indem der Präsident derselben alle Gegenstände, welche in den Rahmen dieser kaiserlichen Entschliessungen fielen, auch wenn er die Entscheidung im einzelnen Falle nach dem Organisationsstatute im eigenen Wirkungskreise zu treffen berechtigt gewesen wäre, nunmehr dem Handelsminister zum Zwecke der weiteren Pflege des Einvernehmens mit dem Finanz- oder Ackerbauministerium vorzulegen verpflichtet war.

Auch die Stellung der Generaldirection als Bestandtheil des Handelsministeriums selbst, wie sie nach den Bestimmungen des Organisationsstatutes für den inneren Dienstbereich gedacht war, erfuhr bald eine gewisse Einschränkung durch eine Verfügung des Handelsministers, derzufolge die ihm vom Präsidenten der Generaldirection erstatteten Vorlagen, auch wenn sie mittels der Originalacten dieser Behörde erfolgten, noch vor der Entscheidung des Ministers im Präsidium des Handelsministeriums einer selbständigen actenmässigen Behandlung unterzogen wurden. Ebendaselbst waren schon von Beginn der Wirksamkeit des neuen Organisationsstatutes an, in Festhaltung der Bestimmung desselben, dass die Generaldirection in unmittelbarer Unterordnung unter den Minister unabhängig von den sonstigen Eisenbahnagenden des Handelsministeriums zu fungiren berufen sei, solche Immediatbeschwerden behandelt worden, welche gegen Verfügungen der Generaldirection dem Handelsminister überreicht wurden.

Ein zweites Moment, welches im Laufe der Jahre das Bedürfnis nach einer Aenderung der organisatorischen Zustände der Staatseisenbahnverwaltung zeitigte und bald immer stärker hervortreten liess, war die Wirkung, welche die mit der allmählichen bedeutenden Erweiterung des Staatsbahnnetzes und mit der Verkehrssteigerung auf demselben naturgemäss verbundene Vermehrung der Geschäfte vermöge besonderer Umstände, und zwar insbesondere auch vermöge des schon erörterten Systems der Competenzabgrenzungen im Organisationsstatute vom Jahre 1884, speciell auf den Geschäftsgang bei der Generaldirection ausübte.

Der Umstand nämlich, dass mit den im Organisationsstatute taxativ aufgezählten, den Wirkungskreis der Eisenbahnbetriebsdirectionen bildenden Agenden die sämmtlichen ihrer Natur nach zur blos localen Verwaltung der Staatseisenbahnen gehörigen Angelegenheiten auch nicht entfernt erschöpft waren und bei ihrer durch die fortwährend wechselnden Bedürfnisse des Verkehrslebens bedingten ausserordentlichen Mannigfaltigkeit durch eine taxative Aufzählung auch nicht erschöpft werden konnten, hatte zur Folge, dass auch der Generaldirection noch, neben den ihr in ihrer Eigenschaft als leitende Centralstelle naturgemäss vom Gesichtspunkte der einheitlichen Geschäftsführung zugehörigen Angelegenheiten, fast in allen Zweigen des Dienstes eine ungezählte Menge von Verwaltungsgeschäften blos localer Natur zur Besorgung verblieben.

Nun waren es aber selbstverständlich gerade diese zur localen Verwaltung gehörigen Agenden, welche bei jeder Erweiterung des staatlichen Betriebsnetzes eine dem Längenzuwachs genau entsprechende Steigerung der Arbeitslast verursachten.

Eine gleiche Wirkung brachte das gewählte System der Competenzabgrenzung auch bei neuen Aufgaben hervor, welche die unaufhaltsam fortschreitende Entwicklung des modernen Verkehrslebens den Eisenbahnverwaltungen im allgemeinen und daher auch der Staatseisenbahnverwaltung vielfach stellte.

Infolgedessen nämlich, dass der Wirkungskreis der Eisenbahnbetriebsdirectionen durch seine taxative Begrenzung ein- für allemal feststand, wuchsen, wie dies beispielsweise in ergiebigstem Masse bei Durchführung der socialpolitischen Gesetze der Neuzeit auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens der Fall war, auch solche neue Agenden in ihrer Totalität, und somit auch, soweit sie rein local in die Erscheinung traten, nicht den Eisenbahnbetriebsdirectionen sondern der Generaldirection als Arbeitslast zu.

Ein zweiter Umstand, welcher es gleichfalls noch verursachte, dass die Generaldirection in weitaus höherem Masse, als es unter anderen Verhältnissen nöthig gewesen wäre, auch mit Verwaltungsgeschäften mehr localer Natur belastet blieb, lag in der Art und Weise der Bildung der Verwaltungsbezirke der Eisenbahnbetriebsdirectionen.

Wie diese letzteren gezeigtermassen aus den Oberbahnbetriebsämtern und diese wieder aus den drei Inspectoraten für Bahnerhaltung, für Verkehr und für Zugförderung entstanden waren, so liess man sich durch die ganzen Jahre her bei der Bildung und Abgrenzung der Directionsbezirke von ganz denselben wesentlichen Grundsätzen leiten, die seinerzeit für die Bildung der Inspectoratsstrecken der genannten drei Hauptzweige des executiven Betriebsdienstes die massgebenden waren.

Es blieben nämlich auch für die Folgezeiten für die Abgrenzung der Directionsbezirke stets nur die Rücksichten für eine möglichst zweckmässige und öconomische Leitung und Ueberwachung des Bahnerhaltungs- und Bahnaufsichtsdienstes, des Verkehrs- und commerziellen Dienstes sowie des Zugförderungsdienstes und keineswegs diejenigen der verkehrspolitischen und wirthschaftlichen Zusammengehörigkeit der einzelnen Linien massgebend.

Die natürliche Wirkung dieser Vorgangsweise war eine möglichst concentrische Gruppirung der zu einem und demselben Betriebsdirectionsbezirke gehörigen Strecken um den Betriebsdirectionssitz herum, infolgedessen aber auch die fast ausnahmslose Zerstücklung der grossen Verkehrsrouten und deren Auftheilung unter zwei und selbst drei Eisenbahnbetriebsdirectionen.

Für die Abgrenzung der Competenzen zwischen der Generaldirection und den Eisenbahnbetriebsdirectionen hatte aber diese Vorgangsweise die Folge, dass viele Betriebsvorgänge, die bei einer Bildung der Directionsbezirke nach Verkehrsrouten sich noch vollkommen innerhalb eines und desselben Bezirkes abgespielt hätten und, als an sich localer Natur, unbedenklich den Betriebsdirectionen zur eigenen Vorsorge hätten überlassen werden können, nunmehr den Gesichtskreis der einzelnen Eisenbahnbetriebsdirection bereits überstiegen, infolgedessen die betreffenden Agenden, um die Einheitlichkeit der Disposition zu währen, nunmehr von der Generaldirection wahrgenommen werden mussten.

Die geschilderten Verhältnisse waren die Ursache, dass die Organisation der Staatseisenbahnverwaltung, welche im Jahre 1884 für ein Betriebsnetz von 5000 *km* geschaffen war und für ein solches vollkommen ausreichte, bei der bedeutenden Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes allgemach zu enge wurde, indem die Generaldirection, durch eine immer grössere Menge ihrem eigentlichen Berufe nicht entsprechender Arbeiten belastet, immer weniger in der Lage war, sich ihren höheren leitenden Aufgaben mit jener Intensität zu weihen, wie sie im Interesse der steten Förderung und Entwicklung des Staatseisenbahnwesens unbedingt zu wünschen gewesen wäre.

Bereits im Jahre 1891 begann man sich an massgebender Stelle ernstlich mit der Frage einer vorzunehmenden Erweiterung der Competenzbefugnisse der Eisenbahnbetriebsdirectionen zu befassen.

Die einschlägigen Arbeiten führten auch schliesslich dazu, dass der damalige Handelsminister, Olivier Marquis von Bacquehem dem Kaiser eine Novelle zum Organisationsstatute der Staatseisenbahn-Verwaltung unterbreitete, die am 7. December 1891 der kaiserlichen Genehmigung theilhaftig wurde und mit 1. Januar 1892 in Wirksamkeit trat.

Diese Novelle bewirkte jedoch nicht in ausreichendem Masse die wünschenswerthe Entlastung der Generaldirection, da die ganze Action damals weit weniger aus dem empfundenen Entlastungsbedürfnisse, als vielmehr in der deutlich ausgesprochenen Absicht eingeleitet worden war, jenen »autonomistischen« Parteien, welche die Regierung zu jener Zeit aus politischen Gründen zu einer ausgiebigeren Erweiterung des Wirkungskreises der Eisenbahnbetriebsdirectionen drängten, in dieser Richtung ein möglichstes Entgegenkommen zu bezeugen.

Infolgedessen bewegten sich denn auch die den Eisenbahnbetriebsdirectionen in jener Novelle zugestandenen, nicht unbedeutenden Competenzerweiterungen hauptsächlich auf bestimmten wichtigeren Gebieten, auf welche sich speciell die Wünsche der erwähnten politischen Parteien concentrirten.*)

Da aber hiebei principiell an der taxativen Umschreibung des den Eisenbahndirectionen zustehenden Wirkungskreises festgehalten und dieser letztere nur hinsichtlich einiger bestimmter Punkte erweitert wurde, so verblieb der ganze, die Generaldirection in den verschiedenen Zweigen des Dienstes belastende, unbenannte Wust kleinerer Verwaltungsgeschäfte localer Natur, der zunächst auf die untergeordneten Dienststellen abzuschütteln gewesen wäre, nach wie vor der Generaldirection angelastet.

Daher kam es, dass auch in den Jahren nach dem Erscheinen der Novelle vom 7. December 1891 die Generaldirection zu einem immer umfangreicheren Dienstkörper anwuchs, der, bei voller Anerkennung des regen Diensteifers aller seiner Organe und des hiedurch erzielten schönen Gesammterfolges, doch nur mit einer gewissen, auch in der Oeffentlichkeit

*) Die wesentlichsten mit dieser Novelle getroffenen Neuerungen waren, abgesehen von den bereits an früherer Stelle besprochenen Bestimmungen derselben, welche sich auf die Zusammensetzung des Staatseisenbahnrathes bezogen, folgende:

die Schaffung exponirter Controlorgane in Unterordnung unter die Betriebsdirectionen zur Besorgung und Ueberwachung des Verkehrsdienstes sowie eventuell auch des Zugförderungs- und Werkstättendienstes auf bestimmten Bahnstrecken;

die Uebertragung der vollständigen Rechnungslegung über die den Betriebsdirectionen zugewiesenen Credite an diese selbst dergestalt, dass dieselben die Jahresrechnungen über die gesammten Ausgaben ihres Directionsbezirkes definitiv abzuschliessen hatten und die betreffenden Gebahrungsausweise und Rechnungsabschlüsse sodann als solche durch die Generaldirection dem obersten Rechnungshofe vorzulegen waren;

ferners die Erweiterung des Wirkungskreises der Betriebsdirectionen hinsichtlich bestimmter Punkte, und zwar wurde denselben neu überwiesen: die Aufnahme, Beförderung und Dienstesenthebung auch der Unterbeamten, der Diurnisten und weiblichen Bediensteten, der Beamtenaspiranten und der Beamten bis zur Gehaltsstufe von 1200 fl. einschliesslich — bezüglich des gleichen Personals auch das unbeschränkte Recht der dienstlichen Versetzung und die Bemessung und Anweisung der normalmässigen Ruhegenüsse — die Disciplinarbehandlung des gesammten unterstehenden Personals mit einem Jahresgehalte von nicht über 2000 fl. und mit dem Vorbehalte der Genehmigung der Generaldirection im Falle der Verhängung der Strafen, der Entlassung und der Versetzung gegen Beamte mit einem Gehalte von mehr als 1200 fl. — die Bewilligung von Urlauben wegen Krankheit oder gegen Carenz der Gebühren bis zur Dauer von drei Monaten und anlässlich der Einberufung zur Militärdienstleistung auf deren Dauer — die Aufnahme und Kündigung der Bahnärzte — die selbständige Verfassung und Ausführung aller im Jahrespräliminare vorgesehenen Projecte für Bauten und Umstaltungsarbeiten, durch welche weder der Bahnbestand geändert oder erweitert, noch eine anderweitige Verwendung der Bahnanlage bezweckt, noch endlich eine Aenderung an den Normalconstructionen vorgenommen werden sollte — die Genehmigung der Bauten fremder Parteien auf Bahngrund und von Nebengebäuden für Bahnbedienstete — die Durchführung der Grundeinlösungen und der damit zusammenhängenden Geschäfte — die Festsetzung und Abänderung der Fahrordnung für die fahrplanmässigen Güterzüge und für alle fallweise in Verkehr zu setzenden Separatzüge, die Antragstellung bezüglich der Fahrordnungen für die fahrplanmässigen Personenzüge — die Antragstellung bezüglich der Ertheilung von Frachtermässigungen — — die Genehmigung von Frachtgebührencrediten nach den hiefür bestehenden Normen — die Behandlung und Erledigung sämmtlicher Reclamationen aus dem inländischen Güterverkehr ohne Beschränkung bezüglich des Betrages — die Bewilligung zur Anbringung von Ankündigungen fremder Parteien in Bahnhöfen — die Verpachtung von Bahnhofrestaurationen und der Verkehr mit den Finanzbehörden bezüglich der Verge-

beklagten Schwerfälligkeit zu functioniren vermochte und wirklich die Befürchtung rege machen musste, ob er, bei weiterer Vermehrung jener Arbeiten localer Natur im Falle der fortschreitenden Verstaatlichung grösserer Bahncomplexe, überhaupt noch im Stande sein werde, auch nur halbwegs seinen eigentlichen, leitenden Aufgaben gerecht zu werden*).

Zu Beginn des Jahres 1892 war der Präsident der Generaldirection, Freiherr von Czedik, von seinem Posten zurückgetreten und über seine Bitte mit kaiserlicher Entschliessung vom 7. Januar 1892 in den bleibenden Ruhestand übernommen worden.

An seiner Stelle wurde mit derselben kaiserlichen Entschliessung der Reichsraths- und Landtagsabgeordnete sowie Professor der Volkswirthschaftslehre an der Lemberger Universität, Dr. Leon Ritter von Biliński [Abb. 17], der bereits seit vielen Jahren im Abgeordnetenhause als Referent in allen wichtigeren Eisenbahnangelegenheiten fungirt und sich sowohl durch diese Thätigkeit, wie durch fachschriftstellerische Arbeiten den Ruf eines gewiegten Kenners der österreichischen Eisenbahnverhältnisse erworben hatte, zum Sectionschef extra statum im Handelsministerium und Präsidenten der Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen ernannt.

Präsident Ritter von Biliński, welchem die schwierige Aufgabe zufiel, die durch etwas zu sprunghafte Entwicklungsvorgänge, namentlich auf dem Gebiete des Tarifwesens, in den letzten Jahren einigermassen ins Schwanken gerathenen inneren Gleichgewichtszustände der Staatseisenbahnverwaltung wieder herzustellen, verstand es während seiner nahezu vierjährigen Amtswirksamkeit in der That, entsprechend dem von ihm bei seinem Amtsantritte entwickelten ausführlichen Programme, durch geeignete Massnahmen die nothwendige Rücksichtnahme auf die Staatsfinanzen mit den volkswirthschaftlichen Aufgaben der Staatsbahnen in Einklang zu bringen, und, unbeschadet der Erfüllung der letzteren, in consequentem Streben eine Hebung des Reinertrages aus den Staatsbahnen zu erzielen.

Seine grösste und angelegentlichste Sorge war jedoch während der ganzen Dauer seiner Wirksamkeit darauf gerichtet, im weiteren Ausbau der von seinem Amtsvorgänger geschaffenen Institutionen, soweit es die gebotene Rücksichtnahme auf die Staatsfinanzen gestattete, eine Verbesserung der Existenzbedingungen des Eisenbahnpersonals herbeizuführen.

Eine grosse Reihe von Massnahmen, durch welche Ritter von Biliński auch der Reformen auf socialpolitischem Gebiete so sehr geneigten Zeitströmung weitgehendst entgegenkam, verfolgte letzteren Zweck und nahm die Mittel der Staatseisenbahnverwaltung in erheblichstem Masse bis zu dem Betrage mehrerer Millionen von Gulden in Anspruch.*)

bung von Bahnhoftabaktrafiken — die Gestattung der Errichtung von Fernsprecheinrichtungen seitens Privater im Bahnrayon — endlich die Beschaffung des Jahresbedarfes an allen Verbrauchsmaterialien und Inventarstücken mit Ausnahme der Fahrbetriebsmittel, Schienen, Schienenbefestigungsmittel sowie der maschinellen Einrichtungen für Werkstätten und Heizhäuser unter Beachtung der für die Einholung der ministeriellen Genehmigung bestimmten Ziffergrenzen.

*) Als sprechender Beleg für den abnormen Geschäftsumfang, den die Generaldirection im Laufe dieser Zeiten gewonnen hatte, mag die Thatsache angeführt werden, dass die Zahl der bei der Generaldirection in einem Jahre eingelaufenen Arbeitsstücke, die sich im Jahre 1885 auf 131.766 belaufen hatte, bis zu den Jahren 1894 und 1895 auf rund 240.000 stieg und sich daher in dieser zehnjährigen Periode ungeachtet des Dazwischenliegens der Novelle vom 7. December 1891 nahezu verdoppelte.

*) Die Marksteine der einschlägigen Wirksamkeit von Biliński's bildeten die Erlassung einer festen Beförderungsvorschrift mit wesentlicher Abkürzung der Vorrückungstermine für die niedrigeren Dienstkategorien; eine bedeutende Vermehrung der systemisirten Posten in allen Zweigen des Dienstes und Erhöhung der Systemisirung schon bestehender Posten; die Aufbesserung verschiedener Nebenbezüge; die Einreihung einer grösseren Anzahl von Bahnärzten in den Beamtenstatus und Schaffung eines Fonds zur Unterstützung nicht pensionsfähiger Aerzte sowie ihrer Witwen und Waisen, die Erhöhung der Entlohnung der weiblichen Bediensteten und deren Zulassung zur Theilnahme an dem Provisionsinstitute, endlich die gross angelegte Action der Einbeziehung der Arbeiter der verschiedenen Dienstzweige einschliesslich derjenigen der Werkstätten in das statusmässig eingereihte Dienerpersonal, durch welche über 7000 Arbeiter der Wohlthat einer stabilen Anstellung theilhaftig wurden.

Präsident Ritter von Biliński hatte endlich auch ein offenes Auge für die früher erörterten Uebelstände in den dienstesorganisatorischen Verhältnissen der Staatseisenbahnverwaltung; er erkannte die unabweisbare Nothwendigkeit, in dieser Richtung einschneidende Aenderungen vorzunehmen, um bei der Staatseisenbahnverwaltung einen zweckmässigeren und oekonomischeren Geschäftsgang zu erzielen, und er war eben im Begriffe, in dieser Hinsicht auf Grund eingehender Studien umfassende Reformanträge vorzulegen, als mit Ende September 1895 neue politische Verhältnisse eintraten, welche zu einer wesentlich beschleunigten und radicalen Lösung dieser Reformfrage den unmittelbaren Anlass boten.

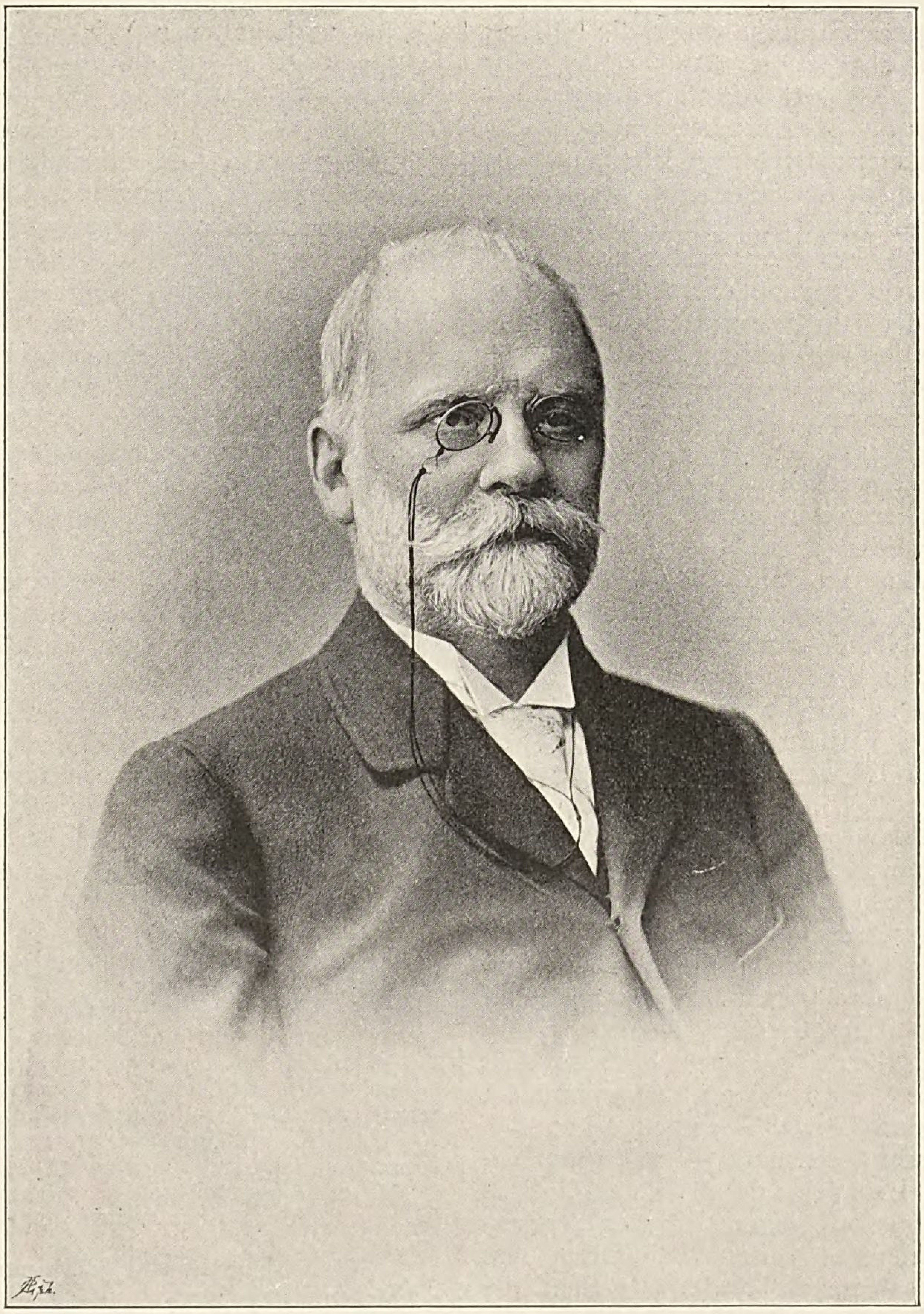
Aenderungen in der Organisation der Eisenbahnsection des Handelsministeriums sowie der Generalinspection vom Beginne der IV. Periode bis zum Schlusse des Jahres 1895. Bevor jedoch in der Darstellung der Begebenheiten fortgefahren wird, welche mit Schluss des Jahres 1895 eine vollständige Umwälzung in der Organisation der staatlichen Eisenbahnverwaltung zur Folge hatten, erscheint es nothwendig, in Kürze jene Aenderungen nachzutragen, welche bis dahin, seit Beginn der IV. Periode, in der Dienstesorganisation der Eisenbahnsection des Handelsministeriums, als der obersten leitenden Centralstelle des Eisenbahnwesens und der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen, als der allgemeinen staatlichen Eisenbahnaufsichtsbehörde vorfielen.

In dieser Richtung ist vor allem zu erwähnen, dass zugleich mit dem Zeitpunkte des Inslebentretens der ersten Organisation des Staatseisenbahnbetriebes am 1. Juli 1882, und theilweise veranlasst durch dieselbe, zur Herbeiführung einer grösseren Einheitlichkeit in der Behandlung der zwischen dem Ministerium und der Generalinspection getheilten Agenden und zur Erzielung einer thunlichsten Geschäftsvereinfachung verfügt wurde, dass die dem Ministerium vorbehaltenen Agenden des Tarif- und des Staatsgarantierechnungswesens, welche bis dahin in dem Ministerialdepartement für Eisenbahnbetriebsangelegenheiten concentrirt waren, fortan unmittelbar von den correspondirenden Abtheilungen III und IV der Generalinspection [siehe oben, Seite 234], aber in der Eigenschaft als Ministerialdepartements, und somit in unmittelbarer Unterordnung unter den Vorstand der Eisenbahnsection des Handelsministeriums, zu bearbeiten seien, so dass also diese beiden Abtheilungen von da ab eine Doppelfunction, einerseits als Abtheilungen der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen und anderseits als Ministerialdepartements, auszuüben hatten.

Die nach der Organisation der Generalinspection vom Jahre 1875 bei derselben systemisirten fünf Generalinspectorposten wurden nach dem Rücktritte von Nördling's bei eingetretener Vacanz nicht mehr voll besetzt; es wurde vielmehr bald zur immer festeren Uebung, einem Generalinspector die Oberleitung mehrerer Abtheilungen der Generalinspection zu übertragen. So wurde schon in den Jahren ab 1882 der Vorstand der Generalinspectionsabtheilung I Hofrath Ritter v. Pischoff mit der Oberleitung auch der Abtheilungen III und V betraut.

Später, und zwar seit April 1887, wurde die Leitung der Abtheilungen II bis V dauernd dem bis dahin auf dem Posten des administrativen Directors bei der Generaldirection der Oesterreichischen Staatsbahnen verwendeten Ministerialrathe extra statum im Handelsministerium Rudolf Freiherrn von Lilienau übertragen. Nach der mit kaiserlicher Entschliessung vom 31. Januar 1890 erfolgten Uebernahme des Hofrathes Ritter von Pischoff in den bleibenden Ruhestand erhielt Freiherr von Lilienau auch noch die Oberleitung der Abtheilung I dergestalt, dass von da ab die Generalinspection, ohne dass ihre Organisation vom Jahre 1875 formell aufgehoben worden wäre, thatsächlich wieder unter einer einheitlichen Leitung stand.

Auch in der Leitung der Eisenbahnsection des Handelsministeriums selbst trat eine Aenderung ein, als nach dem Rücktritte des Handelsministers Freiherrn



Dr. Leon Ritter von Biliński.

Abb. 17.

von Pino mit kaiserlicher Entschliessung vom 16. März 1886 der Vorstand dieser Section, Sectionschef Freiherr von Pusswald, mit der Leitung des Handelsministeriums betraut wurde.

Aus diesem Anlasse wurde die Leitung der Eisenbahnsection dem schon seit 30. März 1885 mit dem Titel und Charakter eines Sectionschefs ausgezeichneten Ministerialrathe und Vorstande des Departements für legislative Eisenbahnangelegenheiten, Dr. Heinrich Ritter von Wittek, übertragen, welcher, gleich seinem Vorgänger ein entschiedener Vorkämpfer der Staatsbahnidee, sein Wirken nicht nur der Verwirklichung dieser Idee, sondern überhaupt einer möglichst kraftvollen Entfaltung der staatlichen Initiative und staatlichen Autorität auf allen Gebieten des Eisenbahnwesens weihte.

Besondere organisatorische Vorkehrungen wurden im Schosse des Handelsministeriums im Jahre 1894 durch die Bewegung zur Herstellung eines ausgebreiteten Netzes von Localbahnen veranlasst, denen die Aufgabe zufallen soll, anschliessend an die grossen Eisenbahnlinien den Verkehr in die entlegeneren Theile der Länder und aus denselben zu vermitteln.

Diese Bewegung hatte in erheblicherem Masse schon nach Erlassung des die Errichtung von Bahnen niederer Ordnung betreffenden Gesetzes vom 25. Mai 1880 ihren Anfang genommen, sich im Laufe der folgenden Jahre immer lebhafter gestaltet und seit Beginn der Neunzigerjahre eine noch heute andauernde besonders erfreuliche Entwicklung angenommen, als einzelne Länder — allen voran das Herzogthum Steiermark — mit rühmenswerthem Beispiele daran gingen, diese Bewegung im eigenen, wohlverstandenen Interesse durch Schaffung von Landesgesetzen zu fördern, welche die Heranziehung von Landesmittteln für die Deckung der Kosten des Baues solcher Localbahnen zum Gegenstande hatten, und als sodann unterm 31. December 1894 ein neues, den Localbahnbau auch von staatswegen in noch höherem Masse erleichterndes und begünstigendes Gesetz über Bahnen niederer Ordnung erlassen wurde.

Damit nun diese auf die Verdichtung des Localbahnnetzes gerichtete Action in ihrem gedeihlichen Fortschreiten nicht am Ende durch einen schleppenden Geschäftsgang im Handelsministerium, in dessen vorbehaltenen Wirkungskreis die Prüfung und Genehmigung aller Bahnprojecte, wie auch die Ueberwachung der Bauausführung der Localbahnen fiel, behindert werde, sah sich Minister Gundaker Graf Wurmbrand [Abb. 18], der dem Handelsministerium seit 11. November 1893 vorstand und der Förderung des Localbahnwesens sein ganz besonderes Augenmerk zuwendete, veranlasst, für diese Angelegenheiten eine besondere Dienstesorganisation zu schaffen, durch welche allen sich auf das Localbahnwesen beziehenden Geschäftsangelegenheiten eine vollkommen einheitliche und thunlichst vereinfachte und beschleunigte Behandlung gesichert werden sollte.

Auf Grund kaiserlicher Ermächtigung vom 4. Mai 1894 schritt Graf Wurmbrand zur Errichtung einer eigenen Geschäftsabtheilung für das Localbahnwesen [»Localbahnamt«] im Handelsministerium.

Dasselbe hatte aus zwei Bureaux und zwar:

a) für die legislativ-administrativen und

b) für die technisch-commerziellen Agenden zu bestehen.*)

*) Der Wirkungskreis des legislativ-administrativen Bureaus hatte die legislativen Arbeiten, das Concessionswesen, die allgemeine Handhabung der Staatsaufsicht sowie die societären, finanziellen und alle sonstigen administrativ-juridischen Angelegenheiten in Bezug auf das Localbahnwesen zu umfassen.

In den Wirkungskreis des technisch-commerziellen Bureaus hingegen fielen:

1. die Begutachtung einlangender Localbahnprojecte in technischer und commerzieller Hinsicht;
2. die Vornahme von Tracirungsarbeiten, Aufstellung von General- und Detailprojecten auf Staatskosten, oder für Rechnung der Interessenten, soferne dies für erforderlich erkannt wurde;
3. die Vornahme commerzieller Erhebungen in Verbindung mit der Sicherstellung von Interessentenbeiträgen und Aufstellung von Rentabilitätsberechnungen;
4. die Aufstellung der technischen und tarifarischen Concessionsbedingnisse;
5. die Einleitung der commissionellen Amtshandlungen [Tracenrevision, Stations-

Zum Vorstande des ersteren Bureaus wurde der Ministerialrath Ludwig Wrba, der Dr. v. Wittek's Nachfolger in der Leitung des legislativen Eisenbahndepartements war, und zum Vorstande des technisch-commerziellen Bureaus, welches zugleich als selbständige Abtheilung der Generalinspection der Oesterreichischen Eisenbahnen fungirte, der Director des steiermärkischen Landeseisenbahnamtes, kaiserlicher Rath Karl Wurmb, in der Eigenschaft eines Generalinspectors des Oesterreichischen Localbahnwesens und Consulenten des Handelsministers in technisch-commerziellen Angelegenheiten des Localbahnwesens unter gleichzeitiger Verleihung des Titels und Charakters eines Ministerialrathes berufen.

Schon einige Jahre vor Einführung der eben erörterten besonderen Dienstesorganisation für die Besorgung der Angelegenheiten des Localbahnwesens waren von dem legislativen Eisenbahndepartement die Agenden der allgemeinen Staatsaufsicht über die Privatbahnen sowie diejenigen, welche die Gesellschaften der verstaatlichten Eisenbahnen betrafen, losgelöst und war für dieselben ein eigenes Departement gebildet worden.

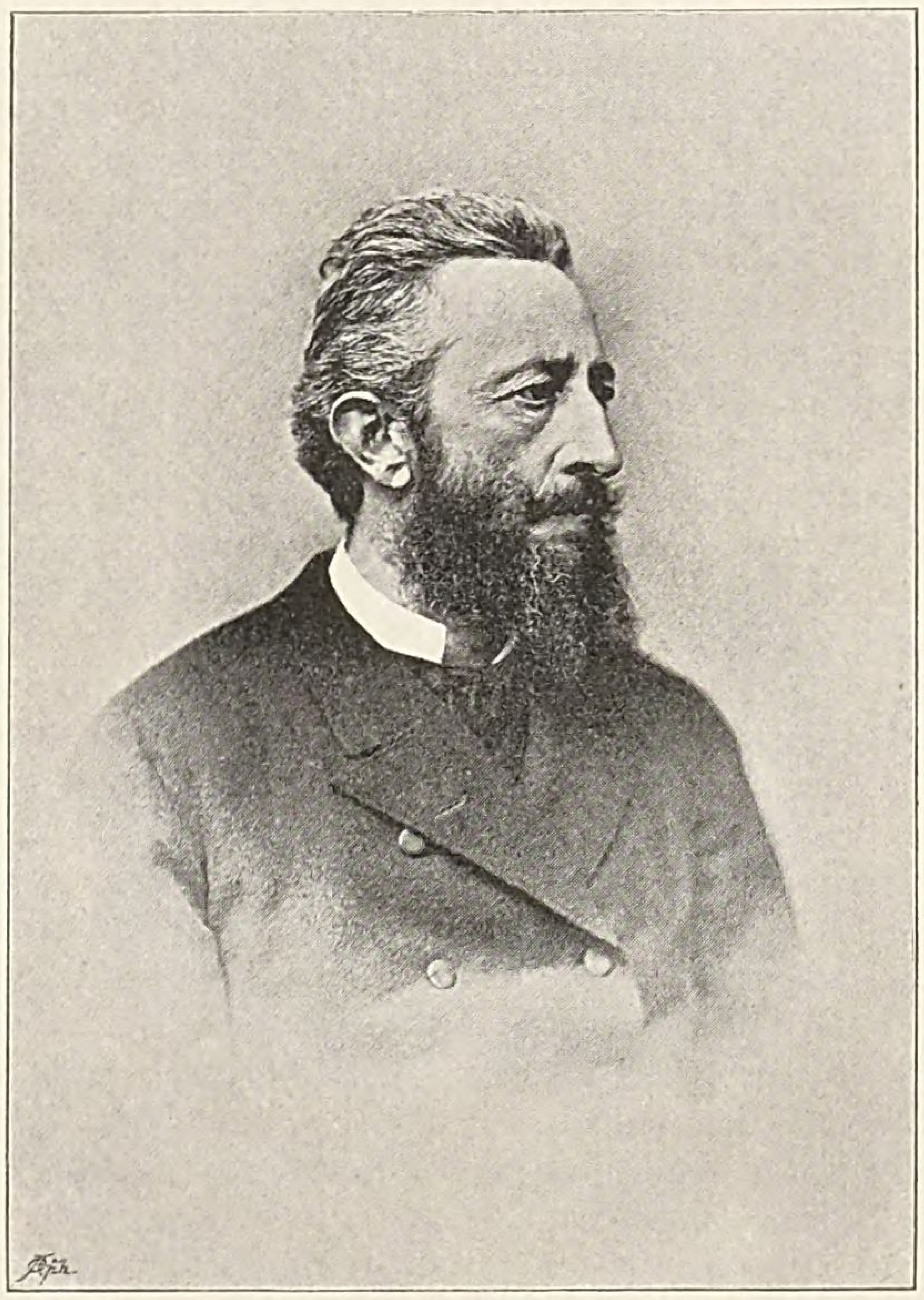


Abb. 18. Gundaker Graf Wurmbrand.

Nachdem ferner auch das Rechtsdepartement sowie das statistische Departement des Handelsministeriums sich zum grossen Theile mit Eisenbahnangelegenheiten zu befassen hatten, so bestanden mit Schluss des Jahres 1895 zur Behandlung der Angelegenheiten des Eisenbahnwesens, ausschliesslich derjenigen der Staatseisenbahnverwaltung, im Handelsministerium im Ganzen zehn Departements.

Errichtung eines selbständigen Eisenbahnministeriums und

commission, politische Begehung und Enteignungsverhandlung, technisch-polizeiliche Prüfung];

6. die Intervention bei den vorgedachten Commissionen;

7. die Erledigung der Commissionsoperate in technischer und commerzieller Beziehung;

8. die Mitwirkung bei den Concessionsverhandlungen für Localbahnen und bei den legislativen Actionen auf dem Gebiete des Localbahnwesens;

9. die Leitung und Ausführung des Baues von Localbahnen, insoferne derselbe durch Staatsorgane erfolgte und nicht der Generaldirection der Oesterreichischen Staatsbahnen oblag;

10. die Prüfung und Genehmigung der Betriebsverträge für Localbahnen;

11. die Aufsicht und Controle [executiver Aufsichtsdienst] über Bau, Bahnerhaltung und Betrieb, inclusive Transportdienst und Tarifwesen der selbständigen Localbahnen und Kleinbahnen, insoweit solche nicht von der Generaldirection der Oesterreichischen Staatsbahnen verwaltet wurden;

12. die Mitwirkung bei der Statistik der Local- und Kleinbahnen im Vereine mit dem statistischen Departement des Handelsministeriums;

13. die Antragstellung und Begutachtung behufs Erlassung allgemeiner Normen im Sinne möglichster Geschäftsvereinfachung für den Bau und Betrieb einschliesslich des Tarifwesens der Local- und Kleinbahnen;

14. die Mitwirkung beim Vollzuge der auch künftig von den zuständigen Fachabtheilungen der Generalinspection der

durchgreifende Reorganisation der staatlichen Eisenbahnverwaltung zu Beginn des Jahres 1896. Als mit kaiserlichem Handschreiben vom 30. September 1895 der Präsident der Generaldirection, Dr. Ritter von Biliński, zum Finanzminister in dem vom Grafen Casimir Badeni neu gebildeten Cabinet ernannt wurde, ergriff derselbe sofort die Initiative zu der von ihm längst als unabweisbar erkannten, umfassenden Reorganisation der gesammten staatlichen Eisenbahnverwaltung.

Mit kaiserlicher Entschliessung vom 2. October 1895 wurde an seine Stelle der Sectionschef im Handelsministerium Dr. Ernest von Körber [Abb. 19], welcher infolge seiner bisherigen Wirksamkeit als Vorstand des Präsidialbureau, und später der Präsidialsection dieses Ministeriums seit einer Reihe von Jahren mit den Dienstverhältnissen der Generaldirection auf das Genaueste vertraut war, mit der Leitung der letzteren betraut; demselben wurde jedoch gleichzeitig in Durchführung einer schon bei Bildung des Cabinets mit kaiserlicher Genehmigung in Aussicht genommenen Massnahme, die Aufgabe gestellt, neben der Sorge für den ungestörten Fortgang des Dienstbetriebes, sofort die Arbeiten für eine durchgreifende Reorganisation des ganzen staatlichen Eisenbahnverwaltungsdienstes unter dem Gesichtspunkte der weitgehendsten Selbständigstellung desselben im Gesammtorganismus der Staatsverwaltung in Angriff zu nehmen, und nach erfolgter Genehmigung der dem Kaiser in dieser Richtung von der Regierung auf Grund des erzielten Einverständnisses aller betheiligten Minister zu unterbreitenden Anträge den Uebergang in die neuen Verhältnisse vorzubereiten.

Sectionschef Dr. v. Körber unterzog sich unverzüglich der ihm gestellten Aufgabe.

österreichischen Eisenbahnen für das gesammte Eisenbahnwesen einheitlich zu behandelnden Agenden, als: Militär- und Fahrordnungsangelegenheiten, Constructionstypen der Fahrbetriebsmittel, Kesselproben, technisch-polizeiliche Prüfung der Locomotiven und dergleichen.

Seine Arbeiten und die auf Grund derselben zwischen den betheiligten Ministern gepflogenen Berathungen führten alsbald zu der Erkenntnis, dass den der bisherigen Organisation der Staatseisenbahnverwaltung anhaftenden Mängeln radical nur dadurch abgeholfen werden könne, dass eine weitaus schärfere Scheidung zwischen den die oberste einheitliche Leitung des Staatseisenbahndienstes betreffenden Agenden und denjenigen Angelegenheiten vorgenommen werde, die, als blos von localer Bedeutung, unbedenklich den ihrer natürlichen Stellung nach zur localen Verwaltung der Staatseisenbahnen berufenen Betriebsdirectionen überwiesen werden können.

Nach dem eigensten Antrage des Sectionschefs Dr. von Körber wurde aber hiebei ins Auge gefasst, zur Erzielung einer zweckmässigeren und wirthschaftlicheren Gestaltung des ganzen Geschäftsganges bei der Staatseisenbahnverwaltung, und um dem Ministerium selbst als der obersten verantwortlichen Centralstelle in erwünschter Weise eine intensivere fachliche Wahrnehmung der zahlreichen bedeutungsvollen Aufgaben des Staatseisenbahnwesens und eine einschlägige kraftvollere Initiative zu ermöglichen, jene leitenden Angelegenheiten, unter Wegfall einer weiteren Zwischenstelle, dem Ministerium selbst zur unmittelbaren Besorgung vorzubehalten, so dass bei einer dergestalten Neuordnung der Dinge ebenso, wie man schon in den Zeiten des ersten Staatseisenbahnbetriebes in den Fünfzigerjahren nach vielfachen Experimenten schliesslich dazu gelangt war, und wie es nach reiflichen Erwägungen auch in Preussen seit 1. April 1895 eingeführt wurde, für die Verwaltung und den Betrieb des staatlichen Eisenbahnnetzes, statt der bisherigen drei, fürderhin nur mehr zwei verwaltungsmässige Instanzen, nämlich das Ministerium und die Eisenbahnbetriebsdirectionen bestehen sollten.

Man kam hiebei noch zu der weiteren Erkenntnis, dass, wenn auf solche Weise der oberste leitende Dienst der Staatseisenbahnverwaltung im Ministerium selbst concentrirt und im Schosse desselben einer bislang fehlenden umfassen-

den fachlichen Organisation theilhaftig werden soll, es schlechterdings unmöglich wäre, die staatlichen Angelegenheiten des Eisenbahnwesens noch länger mit den übrigen, vielgestaltigen Agenden des Handelsministeriums in ein und demselben Ministerialressort vereinigt zu lassen.

Die Aufgaben dieses Ministeriums müssten damit einen Umfang gewinnen, der die gründliche Erfassung und erfolgreiche Vertretung derselben durch einen und denselben Minister fast zur Unmöglichkeit machen würde.

Es empfahl sich daher ebenso sehr vom Standpunkte der nothwendigen Entlastung des Handelsministers und der wünschenswerthen Bereitstellung seiner vollen Arbeitskraft für die übrigen volkswirthschaftlich hochbedeutsamen Aufgaben seines Ressorts, wie von demjenigen der sachlichen Eigenartigkeit des Eisenbahnwesens und der gewaltigen Ausdehnung der in Ansehung desselben dem Staate obliegenden Aufgaben, bei diesem Anlasse das Eisenbahnwesen von dem Handelsministerium völlig loszutrennen, und dem ersteren eine, seiner im Laufe der Zeiten errungenen, hohen volkswirthschaftlichen und militärischen Bedeutung entsprechende, selbständige Gestaltung im Gesammtorganismus der staatlichen Verwaltung durch Bildung eines selbständigen Ministeriums für dasselbe einzuräumen.

Nachdem über Antrag des Ministerpräsidenten Grafen Badeni vom Kaiser unterm 4. November 1895 die Errichtung eines selbständigen Eisenbahnministeriums im Principe genehmigt worden war, schritt Sectionschef Dr. v. Körber sofort auf dieser Grundlage zur Ausarbeitung eines neuen Organisationsstatutes für die staatliche Eisenbahnverwaltung in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern. Dasselbe wurde so rasch fertiggestellt, dass es, nach erzieltem Einverständnisse aller betheiligten Minister und insbesondere auch der Reichskriegsverwaltung, von dem Ministerpräsidenten Grafen Badeni dem Kaiser bereits unterm 8. Januar 1896 zur Genehmigung unterbreitet werden konnte. Am 15. Januar 1896 erfloss die kaiserliche Entschliessung, mit welcher die wirkliche Errichtung eines Eisenbahnministeriums ausgesprochen und das neue Organisationsstatut für die staatliche Eisenbahnverwaltung mit der Massgabe genehmigt wurde, dass dasselbe mit 1. August 1896 voll in Wirksamkeit zu treten habe.



Dr. Ernest Ritter von Körber.
Abb. 19.

Mit Handschreiben vom 17. Januar 1896 ernannte der Kaiser hierauf den Feldmarschalllieutenant Emil Ritter von Guttenberg [Abb. 20], welcher als ehemaliger langjähriger Chef des Eisenbahnbureaus des Generalstabes innige Fühlung mit allen Zweigen des Eisenbahnbetriebsdienstes gewonnen und auch bereits an den Berathungen über das neue Organisationsstatut regen Antheil genommen hatte, zum ersten Eisenbahnminister in Oesterreich, während Sectionschef Dr. v. Körber nach Vollendung der ihm gestellten Aufgabe auf einen anderen Posten, ausserhalb des Eisenbahnressorts, berufen wurde.

Laut der Kundmachung des Handelsministers und des Eisenbahnministers vom 19. Januar 1896, mit welcher das neue Organisationsstatut verlautbart wurde, nahm das Eisenbahnministerium zufolge

kaiserlicher Anordnung bereits mit diesem Tage seine Wirksamkeit dergestalt auf, dass mit diesem Zeitpunkte die sämmtlichen bis dahin dem Handelsministerium zugewiesenen Agenden des Eisenbahnwesens aus dem Wirkungskreise dieses letzteren Ministeriums ausgeschieden wurden und an das Eisenbahnministerium übergingen, welchem auch von dem gleichen Zeitpunkte an die betreffenden Amtsabtheilungen des Handelsministeriums, dann die Generalinspection der Oesterreichischen Eisenbahnen und die Generaldirection der Oesterreichischen Staatsbahnen unterstellt wurden.

Grundsätzliche Bestimmungen des neuen Organisationsstatutes der staatlichen Eisenbahnverwaltung. In dem neuen Organisationsstatute wurde im allgemeinen als Aufgabe des neuerrichteten Eisenbahnministeriums die oberste staatliche Leitung und Beaufsichtigung des gesammten Eisenbahnwesens in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern sowie insbesondere die oberste einheitliche Verwaltung der vom Staate selbst auf eigene oder fremde Rechnung betriebenen Eisenbahnen, einschliesslich der österreichischen Trajectanstalt und Dampfschiffahrt auf dem Bodensee, wie auch endlich die oberste Leitung des Staatseisenbahnbaues mit dem Beifügen bezeichnet, dass das Eisenbahnministerium fortgesetzt die Hebung und Vervollkommnung des vaterländischen Eisenbahnwesens im Auge zu behalten und alle ihm zu diesem Zwecke geeignet erscheinenden administrativen Massnahmen zu treffen und beziehungsweise zu veranlassen habe.

Die nach der früheren Organisation unter der Oberaufsicht des Handelsministers zur einheitlichen Führung des Betriebes auf den vorerwähnten vom Staate verwalteten Eisenbahnen sowie des Staatseisenbahnbaues berufen gewesene Generaldirection der Oesterreichischen Staatsbahnen wurde mit dem Zeitpunkte des Inslebentretens der neuen Organisation zur gänzlichen Auflassung bestimmt, und wurden von da ab die Eisenbahnbetriebsdirectionen, welche fortab die Bezeichnung »k. k. Staatsbahndirectionen« erhielten, dem Eisenbahnministerium unmittelbar unterstellt.

Ausdrücklich ausgesprochen wurde in dem Organisationsstatute, dass auch für das Eisenbahnministerium, das sich wie die übrigen Ministerien in Sectionen und Departements unterzutheilen habe, unbeschadet des für dasselbe durch die neue Organisation bestimmten besonderen Wirkungskreises, der allen Ministerien gemeinsame Wirkungskreis subsidiäre Geltung besitze.

Der nun in dem Organisationsstatute für das Eisenbahnministerium festgestellte, besondere selbständige Wirkungskreis umfasst erstlich die allgemeinen Eisenbahnangelegenheiten und die Agenden der staatlichen Oberaufsicht über die Privateisenbahnen, wie dieselben bis dahin zum grössten Theile den Wirkungskreis der Eisenbahnsection des Handelsministeriums bildeten, und zweitens die dem Ministerium noch überdies speciell in Ansehung des Staatseisenbahndienstes vorbehaltenen Verfügungen und Entscheidungen.*)

*) Die Paragraphen 5 und 6 des Organisationsstatutes, welche von dem besonderen Wirkungskreise des Eisenbahnministeriums handeln, lauten:

§ 5. Der besondere selbständige Wirkungskreis des Ministeriums umfasst:

1. Die Einleitungen und Vorverhandlungen zum Abschlusse von Eisenbahnstaatsverträgen und internationalen Vereinbarungen in Eisenbahnangelegenheiten sowie die Ueberwachung der Ausführungen solcher internationaler Abmachungen.

2. Alle Angelegenheiten, welche die Beziehungen der inländischen Eisenbahnen zum Auslande betreffen, soweit dieselben über den regelmässigen Verkehr benachbarter oder doch in directen Transportbeziehungen stehender Bahnverwaltungen hinausgehen oder eine diplomatische Intervention erfordern, insbesondere auch die Theilnahme an internationalen, eisenbahnfachlichen Congressen und Vereinbarungen, welche sich mit der Berathung und Beschlussfassung über allgemeine, den Gesammtorganismus der inländischen Eisenbahnen oder der Staatseisenbahnverwaltung berührende Angelegenheiten des Eisenbahnwesens befassen.

3. Alle Angelegenheiten des Eisenbahnwesens, welche eine legislative Behandlung erheischen oder für die Gesammtheit der inländischen Eisenbahnen nach einheitlichen



Feldmarschallieutenant Emil Freiherr von Guttenberg.

Abb. 20.

In letzterer Beziehung wurden nunmehr im Gegensatze zu der früheren grundsätzlichen Regelung der Competenzen die sämmtlichen Agenden des Staatseisenbahndienstes zwischen dem Ministerium, als der zur einheitlichen Leitung des Dienstes berufenen Centralstelle, und den demselben unmittelbar unterstehenden Staatsbahndirectionen principiell derart aufgetheilt, dass die dem Ministerium vorbehaltenen Angelegenheiten taxativ bestimmt, dagegen den Staatsbahndirectionen sämmtliche übrigen, nicht zum vorbehaltenen Wirkungskreise des Ministeriums gehörigen Angelegenheiten der laufenden Betriebsverwaltung zur selbständigen Erledigung überlassen wurden.

Hiebei wurde grundsätzlich festgehalten, dass der Wirkungskreis des Ministeriums auf jene Agenden zu beschränken sei, welche demselben vom Standpunkte der ihm obliegenden

Grundsätzen im Verordnungswege zu regeln sind.

4. Die Verhandlungen wegen Sicherstellung neuer Staats- oder Privatbahnen in technischer, commerzieller und finanzieller Beziehung einschliesslich der Vereinbarungen mit betheiligten Landesvertretungen, Concessionswerbern und Privatinteressenten.

5. Die Verhandlungen wegen Ertheilung von Concessionen zum Bau und Betrieb von Privateisenbahnen nach dem Eisenbahnconcessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und dem Gesetze über Bahnen niederer Ordnung vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, sowie nach den hierüber künftig etwa zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen.

6. Alle Verhandlungen, welche die Uebernahme bestehender oder erst herzustellender Eisenbahnen in das Eigenthum oder in den Betrieb des Staates zum Gegenstande haben, sowie die Durchführung diesfälliger Vereinbarungen.

7. Die Bewilligung, respective Anordnung der Vornahme technischer Vorarbeiten für neue Eisenbahnlinien und die Anordnung der Bauausführung neuer Bahnen durch Staatsorgane.

8. Die Genehmigung der generellen und Detailprojecte, dann der Begehungsoperate und der sonstigen, der staatlichen Entscheidung unterliegenden Bauoperate für neu herzustellende Staats- und Privatbahnen sowie für Bauanlagen auf den schon im Betriebe stehenden Linien, bezüglich der letztangeführten Bauanlagen auf Staatsbahnen jedoch nur nach Massgabe des speciellen Vorbehaltes für besonders hervorragende oder umfassende sowie für militärisch besonders wichtige Herstellungen.

9. Die Fällung aller jener Entscheidungen sowie jener Amtshandlungen, welche nach den bestehenden, allgemeinen Eisenbahngesetzen und Verordnungen in Ansehung von Bauausführungen ausdrücklich dem Handelsministerium vorbehalten sind, oder künftighin dem Eisenbahnministerium vorbehalten werden (hinsichtlich der Bau- und Benützungsconsense auf Staatsbahnen jedoch unter Bedachtnahme auf den den Staatsbahndirectionen eingeräumten Wirkungskreis).

10. Die Genehmigung und bezüglich der Staatsbahnen die Feststellung aller Normalconstructionen und Typen für bauliche und maschinelle Anlagen, für Betriebsmittel sowie für mechanische und elektrische Betriebseinrichtungen, die Genehmigung von diesfälligen Aenderungen und Abweichungen sowie der Anwendung neuer Constructionsprincipien.

11. Die Bewilligung zur Eröffnung des Betriebes auf neu erbauten, dem allgemeinen Verkehr dienenden Bahnlinien, die Genehmigung oder die Bestimmung bezüglich der Abänderung der Betriebsform durch Einführung des Secundärbetriebes oder Kleinbahnbetriebes oder desjenigen für Vollbahnen sowie auch die Bestimmung über die gänzliche Einstellung des Betriebes auf einzelnen Linien.

12. Die Genehmigung der Fahrordnungen nach Massgabe der einschlägigen Vorschriften, und zwar bezüglich der Staatsbahnen in dem im § 6, Punkt 21, normirten Umfange;

13. Die Führung der Verhandlungen mit dem Reichskriegsministerium über die Erstellung der Kriegsfahrordnungen sammt Anlagen sowie überhaupt über die von demselben in Bezug auf die militärische Leistungsfähigkeit der Staats- und Privatbahnen gestellten Anforderungen, dann die Controle über Vorsorgen für den Kriegszweck.

14. Alle meritorischen Entscheidungen und Genehmigungen in Ansehung der Erstellung, Abänderung und Auslegung der Tarife und Verkehrsvorschriften für den Personen- und Güterverkehr und zwar ebensowohl für den Localverkehr, wie für den Anschluss- und Verbandverkehr, bezüglich der Privatbahnen nach Massgabe der concessionsmässigen Bestimmungen und der einschlägigen Vorschriften.

15. Die Vorsorge für eine den gesetzlichen Anforderungen entsprechende Handhabung der Kranken- und Unfallversicherung sowie die diesfällige höhere Aufsicht und Ueberwachung, dann die Einflussnahme auf eine den Verhältnissen entsprechende Fortbildung und Entwicklung des Versorgungswesens

16. Die oberste einheitliche Leitung und Ueberwachung des Sanitäts- und Veterinärdienstes auf den Staats- und Privatbahnen.

17. Die Führung der Gesammtstatistik des inländischen Eisenbahnwesens sowie speciell jene der Staatseisenbahnverwaltung,

einheitlichen Leitung des Dienstes ihrer Natur nach unbedingt vorbehalten bleiben müssen, wie auch noch auf solche Angelegenheiten, bei welchen vermöge ihrer principiellen Bedeutung oder ihrer grösseren finanziellen Tragweite und ihres hiedurch bedingten Einflusses auf das Gesammtbudget der Staatseisenbahnverwaltung gleichfalls das Moment der Einheitlichkeit mehr in den Vordergrund tritt, während alle übrigen zur blos localen Verwaltung des Staatsbahnnetzes gehörigen Agenden fortab principiell in den Wirkungskreis der dem Ministerium unterstehenden Directionen zu fallen und nur mehr im Beschwerdewege vor die oberste leitende Centralstelle zu gelangen haben.

Schon nach dem allgemeinen Wirkungskreise der Ministerien sind dieselben verpflichtet, bezüglich solcher Angelegenheiten, die auch den Wirkungskreis eines

die Herausgabe aller einschlägigen Publicationen, insbesondere der Jahresgeschäftsberichte für die Staatseisenbahnverwaltung.

18. Die allgemeine staatliche Regelung des Eisenbahnfachbildungswesens.

19. Ausser der im Vorstehenden besonders aufgeführten Agenden obliegt dem Ministerium bezüglich der Staatsbahnen und der für Rechnung des Staates oder durch Staatsorgane für Rechnung der Concessionäre betriebenen Privatbahnen die Besorgung, respective oberste Leitung des Staatseisenbahndienstes, bezüglich der Privatbahnen die Oberaufsicht über den Bau und Betrieb, dann über die societäre und finanzielle Gebarung in Gemässheit der jeweilig geltenden Gesetze und Verordnungen, sowie nach Massgabe der einschlägigen concessions- und vertragsmässigen Bestimmungen, ferner hinsichtlich der Staats- und Privateisenbahnen, insbesondere auch die Handhabung der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852.

20. Endlich obliegen dem Ministerium alle jene Verhandlungen, Vertretungen und sonstigen Agenden in Eisenbahnangelegenheiten, welche bisher zur Competenz des Handelsministeriums gehört haben.

§ 6. In Ansehung des Staatseisenbahndienstes bleiben dem Ministerium ausser den bereits im § 5, Punkt 1—4, dann 6 bis einschliesslich 18, besonders hervorgehobenen Agenden noch die nachstehenden Verfügungen und Entscheidungen vorbehalten:

1. Alle in Ausführung der gegenwärtigen Organisation zu erlassenden, sowie alle sonstigen im Rahmen derselben zu treffenden organisatorischen Verfügungen, die Errichtung, Verlegung oder Auflassung aller Dienststellen und zwar bezüglich der Staatsbahndirectionen unter Vorbehalt der vorgeschriebenen Einholung der a. h. Genehmigung.

2. Die einheitliche und gleichmässige, grundsätzliche Regelung des Dienstes innerhalb des gesammten Dienstbereiches der Staatseisenbahnverwaltung; die Feststellung, Abänderung und Aufhebung aller Dienstinstructionen, Normalien, Bedingnisse und sonstigen, grundsätzlichen Bestimmungen, insbesondere auch aller die Rechte und Pflichten, sowie die Bezüge des Personals regelnden Normen, dann der Reglements und Statuten aller im Bereiche der Staatseisenbahnverwaltung bestehenden oder noch zu errichtenden Alters- und Invaliditätsversorgungsinstitute und sonstigen Humanitätsanstalten.

3. Die grundsätzliche Regelung der Beziehungen der Staatseisenbahnverwaltung und ihrer Organe zu anderen staatlichen Verwaltungszweigen, insbesondere zur Militärverwaltung, zur Post- und Telegraphenverwaltung, zur Polizeiverwaltung und zur Finanzverwaltung, und zwar im Einvernehmen mit den betreffenden obersten Centralstellen, sowie die Ueberwachung der genauen Einhaltung der diesbezüglichen Vorschriften und getroffenen Vereinbarungen.

4. Die Erledigung aller Angelegenheiten, welche das Staatseisenbahnnetz als Ganzes, oder doch grössere, mehrere Directionsbezirke umfassende Theile desselben betreffen, sofern die bezüglichen Verwaltungsgeschäfte nicht ausdrücklich entweder den betheiligten Staatsbahndirectionen zur selbständigen Erledigung im gegenseitigen Einvernehmen oder einer einzelnen Staatsbahndirection zur einheitlichen Besorgung, sei es für das gesammte Staatsbahnnetz, sei es für einen entsprechend grösseren Theil desselben, überwiesen werden.

5. Die Systemisirung des Personalstandes aller dem Ministerium unterstehenden Dienststellen der Staatseisenbahnverwaltung, die Aufstellung und Führung des Personalstatus, sowie der Rangslisten für alle Beamten.

6. Die Aufnahme von Beamten aller Dienstclassen, die Beförderung aller Beamten, dann die Versetzung und Dienstesenthebung [Versetzung in den Ruhestand] aller Beamten, mit Ausnahme jener der drei untersten Dienstclassen, ferners in letzterem Umfange auch die Besetzung der Beamtenposten, endlich alle Versetzungen von Beamten aus einem Directionsbezirke in den anderen, sowie von und zu den selbständigen Bauleitungen; bezüglich derjenigen Beamten, auf welche das Gesetz vom 15. April 1873, R.-G.-Bl. Nr. 47, Anwendung findet, haben in allen diesen Richtungen die Bestimmungen des allgemeinen Wirkungskreises der Ministerien zu gelten.

7. Die Bewilligung aller wie immer Namen habenden Zulagen an Beamte sowie aller

anderen Ministeriums berühren, vor der definitiven Erledigung das Einvernehmen mit demselben zu pflegen. Infolge der Selbständigstellung des Eisenbahnwesens durch Bildung eines eigenen Ministerialressorts für dasselbe erschien es aber doch nöthig, in dem Organisationsstatute selbst ausser Zweifel zu stellen, dass in allen Fällen, in welchen das Handelsministerium bisher gehalten war, in Angelegenheiten des Eisenbahnwesens das Einvernehmen mit anderen Ministerien zu pflegen, die gleiche Verpflichtung auch für das Eisenbahnministerium fortbestehe und war hiebei zugleich, bedingt durch die vielen innigen Berührungspunkte, die zwischen dem Eisenbahnwesen einerseits und Handel und Industrie andererseits vorwalten, für die Schaffung und Sicherstellung eines gleichen, engeren Contactes auch zwischen den beiden nunmehr von einander getrennten Verwal-

nicht schon in den bestehenden Vorschriften begründeten Zulagen an andere Bedienstete, ferner die Bewilligung von Remunerationen und Unterstützungen, soweit sie im Laufe eines Rechnungsjahres den Betrag von 100 fl. für eine und dieselbe Person übersteigen, endlich sonstige Angelegenheiten des Personals nach Massgabe des ausdrücklichen Vorbehaltes in den besonderen Personalvorschriften und Humanitätsfondsstatuten.

8. Die Bewilligung aller einmaligen oder dauernden Gnadengaben aus den Mitteln der Staatseisenbahnverwaltung oder der derselben zur Verfügung stehenden Fonds an ausserhalb des activen Dienstverbandes stehende Personen, soweit nicht seitens des Ministeriums in dieser Richtung den Staatsbahndirectionen besondere Ermächtigungen ertheilt werden.

9. Die Genehmigung der Eintheilung der bahnärztlichen Bezirke und der für dieselben giltigen bahnärztlichen Honorare sowie die Ernennung der den Staatsbahndirectionen beizugebenden Sanitätsconsulenten.

10. Die Erstellung des ordentlichen und ausserordentlichen Jahreserfordernisses [Budget] der Staatseisenbahnverwaltung 'auf Grund der von den unterstehenden Directionen je für ihren Amtsbereich aufgestellten, dem Ministerium zur Genehmigung vorgelegten Theilbudgets; in gleicher Weise auch die Aufstellung der Hauptrechnungsabschlüsse.

11. Die Hinausgabe der der Staatseisenbahnverwaltung auf Grund des jeweiligen Finanzgesetzes zur Verfügung stehenden Ordinarial- und Extraordinarialcredite an die unterstehenden Directionen, sowie der gesetzlich genehmigten Baucredite an dieselben und beziehungsweise an die Bauleitungen; dann die Genehmigung der Detailverwendungsprogramme für die im Ordinarium für Umstaltungsarbeiten sowie für alle im Extraordinarium vorgesehenen Credite; die Bestimmung des Verhältnisses, nach welchem das Kosten der Centralleitung des Staatseisenbahnbetriebes und des Staatseisenbahnbaues auf die einzelnen Linien aufzutheilen sind.

12. Die Bewilligung aller Auslagen, welche im Finanzgesetze nicht vorgesehen sind, somit keine budgetmässige Bedeckung haben, oder eine Ueberschreitung der bewilligten Credite erheischen, die Bewilligung von Nachtragscrediten, von Virements sowie der etwaigen Verwendung von Extraordinarialcrediten in dringenden Fällen noch vor verfassungsmässiger Erledigung des Budgets, und zwar unter Beachtung der Einholung der eventuell nöthigen verfassungsmässigen Genehmigung.

13. Alle Verfügungen über das Eigenthum der Staatsbahnen oder über die bei der Staatseisenbahnverwaltung verwalteten Fonds, insoweit diese Verfügungen die gewöhnliche Gebarung überschreiten oder eine Abtretung oder Belastung derselben bezwecken, daher auch, und zwar unter Einhaltung der diesfalls mit der Finanzverwaltung vereinbarten Directiven, alle Verkäufe von Grund und Boden, soweit dieselben nicht bei dem Bau neuer Bahnlinien noch vor der Eröffnung der definitiven Einlage des Eisenbahnbuches oder, wenn der Abschluss der Baurechnung früher erfolgt, vor dem Abschlusse der letzteren vorkommen.

14. Die Nachsicht, beziehungsweise Abschreibungsbewilligung in Ansehung von Rechnungsmängeln oder uneinbringlichen Forderungen, dann von Verlusten an Materialien oder Inventargegenständen, sofern der Geldwerth im einzelnen Falle den Betrag von 500 fl. und in demselben Jahre innerhalb eines Directionsbezirkes denjenigen von 5000 fl. übersteigt.

15. Die Genehmigung von Vergleichen über gegen die Staatseisenbahnverwaltung oder von derselben erhobene, wie immer Namen habende Ansprüche, sofern die Vergleichssumme bei einmaliger Vergütung den Betrag von 5000 fl. und bei Vereinbarung einer fortlaufenden Leistung denjenigen von jährlich 500 fl. übersteigt.

16. Die Genehmigung der Gewährung freiwilliger Spenden und Beiträge aus Mitteln der Staatseisenbahnverwaltung zu fremden, wohlthätigen oder öffentlichen Zwecken, soweit nicht seitens des Ministeriums den Staatsbahndirectionen für bestimmte solche Zwecke Credite zugewiesen werden, ferner die Bestimmung über die Betheiligung der Staatseisenbahnverwaltung an öffentlichen Congressen, Ausstellungen etc.

17. Die Vergebung der Bauarbeiten für neue Bahnlinien, sowie nach Massgabe des speciellen Vorbehaltes im einzelnen Falle auch für andere, besonders hervorragende

tungsressorts des Eisenbahnwesens und des Handels vorzusorgen.

Diesen Erwägungen entsprang die Bestimmung des Organisationsstatutes, dass von dem Eisenbahnministerium insbesondere bezüglich aller Eisenbahnangelegenheiten von grösserer finanzieller Tragweite, namentlich solcher, welche auf die Aufstellung des Staatsvoranschlages einen erheblichen Einfluss zu üben geeignet sind, oder eine dauernde Belastung des Staatsvermögens bezwecken, nach den hiefür bestehenden Einzelbestimmungen [vgl. Seite 273] das vorherige Einvernehmen mit dem Finanzministerium, ferner in allen wichtigeren Fragen der Dienstesorganisation der Staatseisenbahnverwaltung sowie in allen Fragen des Eisenbahnwesens, welche die militärische Benützbarkeit der Eisenbahnen betreffen oder sonst die militärischen Interessen berühren, das vorherige

oder umfassende Bauanlagen auf den schon im Betriebe stehenden Bahnlinien, sowie überhaupt die Genehmigung von Bau- und Lieferungsvergebungen oder von sonstigen Verträgen über einmalige Leistungen, sofern — bei Bauten jedes Los für sich gerechnet — die Vertragssumme bei allgemeiner öffentlicher Concurrenz und Zuschlag an den Bestbieter den Betrag von 150.000 fl. und anderenfalls denjenigen von 50.000 fl. übersteigt; in Ansehung jener Bauten, deren Vergebung mit Genehmigung des Ministeriums erfolgte, sodann auch die Genehmigung der Schlussabrechnung mit den Bauunternehmern.

18. Die Genehmigung von Bestandverträgen oder sonstigen Verträgen über wiederkehrende Leistungen, sofern der Bestandzins oder die sonstige wiederkehrende Leistung den jährlichen Betrag von 1000 fl. übersteigt oder bei einer solchen Leistung von mindestens jährlich 100 fl. der Vertrag auf eine feste Dauer von mehr als einem Jahre abgeschlossen werden soll; die Genehmigung der Auflassung von Bestandzinsen im Betrage von mehr als 100 fl.

19. Die Bewilligung der Vornahme von Eisenbahntracirungen und sonstigen Vorarbeiten für Eisenbahnprojecte auf Rechnung Dritter, sowie der vorschussweisen Bestreitung diesfälliger Auslagen, ferners die Gestattung der Uebernahme von Bahnbauten seitens der Staatsbahnverwaltung für fremde Rechnung und die oberste Leitung und Beaufsichtigung solcher Bauführungen nach den für Staatsbahnbauten giltigen Normen.

20. Die Vereinbarungen über die Zulassung der Staatseisenbahnverwaltung zum Mitbetriebe auf fremden Bahnstrecken oder umgekehrt über diejenige fremder Bahnverwaltungen zum Betriebe oder Mitbetriebe auf den im Staatsbetriebe stehenden Bahnlinien, ferner die Genehmigung aller Verträge mit den Verwaltungen von Eisenbahnunternehmungen oder anderen Verkehrsanstalten über den Anschluss des Verkehrs und über die Bedingungen dieses Anschlusses oder über die Modalitäten der etwa von der Staatseisenbahnverwaltung für dieselben ganz zu übernehmenden Betriebsführung

21. Die Genehmigung der Grundzüge für die zu Beginn jeder Winter- und Sommerperiode zu veröffentlichten Fahrpläne für den Personenverkehr, insbesondere die Genehmigung der Einführung, Abänderung oder Auflassung aller Schnellzüge und aller dem Personen- und Postverkehr dienenden Züge und Schiffscurse, mit Ausnahme der dem reinen Localverkehr eines und desselben Directionsbezirkes dienenden Personenzüge, ferner die Festsetzung grundsätzlicher Bestimmungen für den Güterzugsverkehr.

22. Die Beschaffung der Fahrbetriebsmittel für das Gesammtnetz, die Genehmigung der Entlehnung fremder Fahrbetriebsmittel, sowie der Einstellung solcher in den Fahrpark der österreichischen Staatsbahnen.

23. Die Evidenz des gesammten Fahrparkes des unterstehenden Bahnnetzes, die Vertheilung desselben auf bestimmte Bahngebiete und beziehungsweise auf die einzelnen Directionsbezirke sowie die oberste ausgleichende Disposition insbesondere über den Wagenpark.

24. Die Bewilligung aller Fahrbegünstigungen sowie aller Frachtermässigungen und sonstigen Zugeständnisse tarifarischer Natur im Güterverkehr, soweit diese Bewilligung nicht in den besonderen Vorschriften ausdrücklich den untergeordneten Dienststellen überlassen ist, sowie ferner mit Ausnahme der in Gemässheit der besonderen Instructionen von den Directionen zu gewährenden Ermässigung der bloss localen Nebengebühren, als der Auf- und Ablegegebühr, Ueberladegebühr, Hebekrahngebühr, Wagengebühr, Lagergeld, Wagenverzögerungsgebühr u. dgl.

25. Die Vereinbarungen mit anderen in- und ausländischen Verkehrsunternehmungen über die Anschluss- und Verbandverkehre einschliesslich der Verkehrstheilungen, dann über die Regelung des Transport- und Reclamationsdienstes, sowie über die Einnahmeverrechnung und den Saldirungsdienst.

26. Die Errichtung und Auflassung commerzieller Agenturen.

27. Die Genehmigung der Ergreifung von Ministerialrecursen sowie die Beschwerdeführung an den Verwaltungsgerichtshof oder an das Reichsgericht in Sachen der Staatseisenbahnverwaltung

28. Die Ueberwachung des gesammten Dienstes in allen seinen Zweigen und bezüglich aller Dienststellen der Staatseisenbahnverwaltung.

Einvernehmen mit dem Reichskriegsministerium, und soweit es sich um die Sicherstellung oder Concessionirung neuer Eisenbahnlinien handelt, auch mit dem Handelsministerium, endlich in allen Angelegenheiten, insbesondere in Tariffragen, welche für Handel und Gewerbe sowie für die Landescultur von Wichtigkeit sind, das Einvernehmen mit dem letztgenannten Ministerium, beziehungsweise mit dem Ackerbauministerium zu pflegen sei.

Infolge der eben besprochenen Abgrenzung der Competenzen erfuhr der Wirkungskreis der Staatsbahndirectionen gegenüber den früheren Verhältnissen in fast allen Zweigen des Dienstes eine abermalige nicht unbeträchtliche Erweiterung, namentlich aber durch Zugestehung einer noch freieren Bewegung hinsichtlich der in ihrem Bezirke nothwendigen Bauherstellungen — durch Ueberlassung der Beschaffung sämmtlicher Bau- und Betriebsmaterialien sowie Betriebsinventarien, mit alleiniger Ausnahme der Fahrbetriebsmittel und mit der weiteren nothwendigen Einschränkung, dass für Vertragsabschlüsse über eine bestimmte Summe die Genehmigung des Ministeriums einzuholen ist — ferner durch Einräumung einer grösseren Selbständigkeit in Ansehung der Aufstellung von Fahrordnungen — ebenso durch Zugestehung einer grösseren Selbständigkeit hinsichtlich der Gebarung mit den den Directionen alljährlich auf Grund des Finanzgesetzes zuzuweisenden Crediten — durch Ueberweisung des gesammten Reclamations- und Einahmenabrechnungsdienstes an dieselben u. s. w.

Um zu verhüten, dass etwa infolge dieses Arbeitszuwachses bei den Staatsbahndirectionen Stauungen in der Abwicklung der vielen ihnen obliegenden Betriebsgeschäfte eintreten und dadurch die wohlthätigen Wirkungen der durch die neue Organisation angestrebten Vereinfachung des Geschäftsganges theilweise wieder paralisirt werden, wurden in dem Organisationsstatute mehrfache Vorkehrungen getroffen.

Zunächst wurde vorgesehen, dass den Vorständen der Staatsbahndirectionen, die den Titel »k. k. Staatsbahndirector« zu führen hatten und bei ihrer bedeutend selbständigeren und verantwortungsvolleren Stellung nunmehr systemmässig als unmittelbare Staatsbeamte der V. oder VI. Rangsclasse [mit dem Titel eines Hofrathes, beziehungsweise Regierungsrathes] ernannt wurden, zu ihrer persönlichen Entlastung, und um sie für ihre leitenden Aufgaben freier zu machen, statt wie bisher ein Stellvertreter, deren zwei zur Seite gegeben werden können, von denen sodann einer eine administrative und der andere eine technische Vorbildung aufweisen soll.

Weiters wurde in dem Organisationsstatute vorgesehen, dass nach den Principien einer richtigen Arbeitstheilung nicht nur den einzelnen Referenten der Directionen, je in ihrem Dienstzweige, sondern auch den den Directionen unterstehenden, in den drei Hauptzweigen des executiven Betriebsdienstes zur unmittelbaren Dienstesüberwachung auf grösseren Strecken berufenen Controlorganen und selbst den als k. k. Bahnbetriebsämter bezeichneten grösseren Stationsämtern, dem Bedarfe entsprechend, gewisse untergeordnete Geschäfte ein- für allemal zur selbständigen Erledigung überlassen werden können.

Ausserdem wurde noch dem Ministerium das Recht vorbehalten, solche Verwaltungsgeschäfte, welche sich zwar ihrer Natur nach nicht zu einem Vorbehalte für die oberste leitende Centralstelle eignen und daher an sich in den Wirkungskreis der einzelnen Staatsbahndirectionen fallen, bezüglich deren es aber wirthschaftlich richtiger und zweckmässiger erscheint, dass sie für einen grösseren Bezirk einheitlich verwaltet werden, einer einzelnen Direction zur einheitlichen Besorgung, sei es für den ganzen Bereich der Staatseisenbahnverwaltung, sei es für eine grössere Anzahl von Directionsbezirken zu überweisen.*)

*) Von diesem Vorbehalte wurde bei der Einrichtung des Dienstes auf Grund des neuen Organisationsstatutes, namentlich in Ansehung der Beschaffung einiger wichtiger Materialien, wie insbesondere der Schienen und Schienenbefestigungsmittel, der eisernen Brückenconstructionen, der Räder, Achsen

Durch die in das Organisationsstatut neu aufgenommene Bestimmung, dass die räumlichen Bezirke der Staatsbahndirectionen in einer die völlige Beherrschung des Dienstes ermöglichenden Ausdehnung thunlichst nach Hauptverkehrsrouten zu bilden sind, wurde mit der in dieser Richtung bis dahin bestandenen Vorgangsweise, welche bereits an einer früheren Stelle des näheren besprochen wurde und so sehr zur Ueberlastung der Generaldirection durch Geschäfte auch localer Natur mit beigetragen hatte, nunmehr gebrochen.

Nachdem bei Bildung der Directionsbezirke nach Hauptverkehrsrouten die wichtigeren, in Ansehung der Fahrordnung, des Zugsverkehrs, Tarifes etc. vorzukehrenden Betriebsmassnahmen in weit ausgedehnterem Umfange, als dies bisher der Fall sein konnte, innerhalb eines und desselben Directionsbezirkes getroffen werden können, braucht sodann aus dem Titel der nothwendigen Wahrung der Einheitlichkeit der Dispositionen keine Einschränkung des naturgemässen Wirkungskreises der Staatsbahndirectionen mehr Platz zu greifen; nach erfolgter Neubildung der Directionsbezirke nach Hauptverkehrsrouten liegt vielmehr auch von dieser Seite einer reineren Scheidung der Competenzen zwischen dem Ministerium und den Staatsbahndirectionen nach Angelegenheiten der obersten einheitlichen Leitung und Ueberwachung und solchen der localen Verwaltung kein Hindernis mehr im Wege.

Aber auch noch in anderer Richtung bezweckt die in Rede stehende Bestimmung des Organisationsstatutes über die Art und Weise der Bildung der Directionsbezirke für die Zukunft eine richtigere und wirthschaftlich gesündere Functionirung des ganzen Dienstorganismus herbeizuführen, indem dadurch, dass sodann auch die einzelnen Verwaltungstheile des gesammten Staatsbahnnetzes für sich selbst schon thunlichst abgeschlossene Transportgebiete von besonderer verkehrspolitischer Individualität bilden, den einzelnen Staatsbahndirectoren die Möglichkeit einer besseren Erkenntnis und intensiveren Wahrnehmung nicht nur der administrativen, sondern namentlich auch der commerziellen Bedürfnisse dieser ganzen Verkehrsgebiete geboten wird, und damit eine weitaus grössere Gewähr für eine stets rationelle, den wirthschaftlichen Interessen der Staatsbahnverwaltung entsprechende Vorgangsweise als unter den früheren Verhältnissen gegeben erscheint.

Ungeachtet der grossen Bedeutung, die nach dem Gesagten gerade dieser Bestimmung des Organisationsstatutes für die Erreichung der durch die ganze Reform bezweckten Verbesserungen des Dienstes zugesprochen werden muss, befand man sich doch bezüglich der Durchführung derselben vorweg vor einer ganz besonderen Schwierigkeit.

Man konnte und durfte nämlich nicht übersehen, dass bei der durch das neue Organisationsstatut bewirkten tief eingreifenden Umänderung der ganzen staatlichen Eisenbahnverwaltung Oesterreichs, im grossen Unterschiede beispielsweise zu der im April 1895 in Preussen durchgeführten Reorganisation der dortigen Staatseisenbahnverwaltung, in der Generaldirection der Oesterreichischen Staatsbahnen diejenige Centralverwaltungsstelle, bei welcher bis dahin die Verwaltung des gesammten Staatseisenbahnnetzes concentrirt war, und die daher den Grundpfeiler der früheren Organisation bildete, der Auflösung entgegengeführt, ihr umfassender Wirkungskreis vollständig auseinander gerissen und in zwei Theile zerlegt werden musste.

Dies erheischte, um nicht am Ende den äusseren Bahnbetrieb der Gefahr einer Störung, oder den Staatsschatz grösseren Schädigungen auszusetzen, die Anwendung äusserster Vorsicht und liess bezüglich der Durchführung der ganzen neuen Organisation in mehrfacher Hinsicht ein langsameres, nur schrittweises Vorgehen nothwendig erscheinen.

Eine solche Vorsicht war schon in Ansehung der Abgabe zahlreicher, wichti-

Radreifen, Kesselbleche, Kupferplatten, Siederohre, Radscheiben und Radsterne, der mineralischen Kohle und der Uniformirungsgegenstände, ferner in Ansehung der Auflage von verschiedenen Fahrplänen und Fahrplanplacaten, dann in Ansehung diverser Evidenz- und Geschäftsführungen sowie Abrechnungen Gebrauch gemacht.

gerer, bis dahin von der Generaldirection besorgter Agenden an die Staatsbahndirectionen am Platze, indem dieselben, trotzdem sie nach dem neuen Organisationsstatute in den selbständigen Wirkungskreis der Staatsbahndirectionen fielen, doch noch für die erste Zeit des Ueberganges denjenigen Ministerialabtheilungen, die aus den früheren Generaldirectionsabtheilungen gebildet wurden, zur einstweiligen Fortführung überlassen bleiben mussten, bis man die volle Beruhigung darüber gewinnen konnte, dass die Staatsbahndirectionen vermöge der Anzahl und der Qualität des ihnen zur Verfügung gestellten Personals im Stande seien, auch diese Agenden klaglos und mit Vermeidung jeder Benachtheiligung des Staatsschatzes weiter zu führen.

Da aus denselben zwingenden Gründen auch schon bei der detaillirten organisationsmässigen Feststellung des dem Ministerium vorzubehaltenden Wirkungskreises, unbeschadet der in dieser Richtung aufgestellten und festgehaltenen Principien, immerhin noch eine gewisse Vorsicht angewendet werden musste, wurde in dem Organisationsstatute durch eine besondere Bestimmung dafür vorgesorgt, dass die Abgrenzung der Competenzen zwischen dem Ministerium und den Staatsbahndirectionen nach Massgabe der zu gewinnenden Erfahrungen auch weiterhin eine dem Geiste der Principien der neuen Organisation entsprechende Fortbildung erfahren könne, und wurde von dieser Bestimmung seither bereits vielfach hinsichtlich fast aller Zweige des Staatseisenbahndienstes im Sinne einer allmählichen Erweiterung des Wirkungskreises der Staatsbahndirectionen Gebrauch gemacht.

Die Anwendung einer womöglich noch grösseren Vorsicht erforderte nun auch die Frage der Durchführung der Bestimmung des Organisationsstatutes über die Umbildung der räumlichen Bezirke der Staatsbahndirectionen nach den grossen Verkehrsrouten.

Im Interesse der unbedingt aufrecht zu haltenden Regelmässigkeit und Sicherheit des Bahnbetriebes musste das grösste Gewicht darauf gelegt werden, dass in dem Augenblicke, wo die Organisation der leitenden Centralstelle eine gänzliche Umwandlung erfuhr, nicht auch die unmittelbar den Betrieb leitenden Staatsbahndirectionen in ihrem organischen Gefüge eine tiefer greifende Störung erlitten.

Es wurde daher, ungeachtet die Aufnahme gerade dieser Bestimmung mit eine wesentliche Voraussetzung dafür bildete, dass bei der Neuorganisation von der Errichtung einer Zwischendienststelle zwischen dem Ministerium und den Staatsbahndirectionen abgesehen und ersteren auferlegt werden konnte, ohne durch die Details der Verwaltungsgeschäfte zu sehr von seinen oberleitenden Aufgaben abgelenkt zu werden, auf die Dauer unmittelbar mit den Staatsbahndirectionen zu arbeiten, sich doch darauf beschränkt, vorerst nur in dem Organisationsstatute dem für die Bildung der Directionsbezirke fortan massgebenden Grundsatze Ausdruck zu geben, die Durchführung dieser Bestimmung dagegen einem späteren Zeitpunkte aufzubehalten, in welchem die innere Organisation des Eisenbahnministeriums vollendet und der Dienstgang bei der leitenden Centralstelle vollkommen geregelt sein wird. Allerdings werden erst nach Durchführung auch dieser Bestimmung des Organisationsstatutes die angestrebten Wirkungen der neuen Organisation voll und ganz zu Tage treten können.

Auf dem Gebiete des Staatseisenbahnbaues wurde, da augenblicklich die Inangriffnahme grösserer Eisenbahnbauten auf Rechnung des Staates nicht in Aussicht stand, von der Errichtung einer mit den Staatsbahndirectionen auf gleicher Linie stehenden Dienststelle, etwa einer Direction für Staatseisenbahnbauten, aus öconomischen Gründen Abstand genommen und sich damit begnügt, die für die einzelnen kleineren, in verschiedenen Ländern zerstreuten Baulinien schon aufgestellten oder noch aufzustellenden k. k. Eisenbahnbauleitungen in directer Unterordnung unter das Ministerium bestehen zu lassen, wenn auch dadurch bewirkt wurde, dass das Eisenbahnministerium auf diesem Gebiete noch mit einer grösseren Menge kleinerer, namentlich administrativer Baugeschäfte belastet blieb, soweit letztere nicht einer

benachbarten Staatsbahndirection zur Mitbesorgung übertragen werden konnten.

Die Errichtung einer auch hier für den Geschäftsgang beim Eisenbahnministerium entlastend wirkenden Baudirection musste einem späteren Zeitpunkte überlassen werden, in welchem grössere oder zahlreichere auf Rechnung des Staates zu bewirkende Eisenbahnbauten eine solche Massnahme öconomisch rechtfertigen würden.*)

Zur Besorgung einiger dem Eisenbahnministerium vorbehaltener, besonders umfangreicher und wichtiger Agenden wurden demselben im Organisationsstatute zwei selbständig organisirte Dienststellen als Hilfsorgane beigegeben.

Die eine derselben ist die schon bis dahin bestandene Generalinspection der Oesterreichischen Eisenbahnen.

Nachdem zufolge des im Organisationsstatute dem Eisenbahnministerium vorbehaltenen Wirkungskreises die innere Dienstesorganisation des Ministeriums selbst eine umfassende Ausgestaltung auch in Ansehung der speciell eisenbahntechnischen Dienstzweige erfahren musste, konnte der Generalinspection nunmehr jene zweite, ihr im Laufe der Zeiten in immer ausgedehnterem Umfange zugewiesene Aufgabe, dem Ministerium als technisches Hilfsorgan zu dienen, wieder abgenommen und dieselbe wieder voll und ganz dem so wichtigen staatlichen Eisenbahnaufsichtsdienste, für den sie ursprünglich in der Eisenbahnbetriebsordnung vom Jahre 1851 geschaffen worden war, zurückgegeben werden.

*) Die seit einer Reihe von Jahren für den Bau der Linien der Wiener Stadtbahn unter der Leitung des Baudirectors und dermaligen Sectionschefs Friedrich Bischoff Edler von Klammstein bestehende Baudirection, die wie vordem der Generaldirection der Oesterreichischen Staatsbahnen, so seit der Errichtung des Eisenbahnministeriums diesem als eine abgesonderte Geschäftsabtheilung beigegeben ist, kann nicht als ein Bestandtheil des eigentlichen Dienstorganismus der Staatseisenbahnverwaltung in Betracht kommen, nachdem ihr Bestand lediglich in dem von der Staatsverwaltung mit der »Commission für die Wiener Verkehrsanlagen« über die Führung dieses Eisenbahnbaues für Rechnung der letzteren abgeschlossenen Bauvertrage seine Grundlage hat.

Die Aufgabe der Generalinspection wurde daher in dem neuen Organisationsstatute einschränkend dahin präcisirt, dass sie berufen sei, in unmittelbarer Unterstellung unter das Eisenbahnministerium die Aufsicht und Controle über den Bauzustand und den Betrieb der dem öffentlichen Verkehr übergebenen Staats- und Privateisenbahnen zur Handhabung der Ordnung und Sicherheit im Sinne der bestehenden Gesetze und Verordnungen und insbesondere im Sinne der Bestimmungen der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851 auszuüben.

Infolgedessen konnte sodann auch in der vom Eisenbahnminister in Ausführung des Organisationsstatutes unterm 18. Juli 1896 über den Wirkungskreis und die Obliegenheiten der Generalinspection erlassenen besonderen Dienstinstruction hinsichtlich ihres wesentlichsten Inhaltes vielfach auf die zweckentsprechenden Bestimmungen jener ersten Dienstinstruction zurückgegriffen werden, welche bei der ursprünglichen Errichtung der Generalinspection im Jahre 1856 für dieselbe erlassen worden war [siehe Seite 217]; nur wurde in der neuen Dienstinstruction, wie in derselben überhaupt den doch in manchen Beziehungen seither im Eisenbahnwesen eingetretenen Aenderungen selbstverständlich Rechnung getragen werden musste, der Generalinspection insbesondere auch weiterhin noch die ihr schon seit einer Reihe von Jahren überwiesene Ueberwachungspflicht hinsichtlich jener Agenden der Eisenbahnunternehmungen belassen, welche den letzteren aus der neueren socialpolitischen Gesetzgebung, namentlich in Ansehung der Kranken- und Unfallversicherung, erwachsen sind.

Dagegen gingen infolge der Einschränkung des Wirkungskreises der Generalinspection auf die staatliche Ueberwachung der Ordnung und Sicherheit des Eisenbahnbetriebes die derselben bisher in Ansehung des Eisenbahnbaues zugestandenen Agenden, insbesondere die derselben zugewiesene Intervention bei Baucommissionen, Enteignungsverhandlungen etc. nunmehr auf die Organe des Eisenbahnministeriums über.

Das zweite neuerrichtete Hilfsorgan des Eisenbahnministeriums, das k. k. Centralwagendirigirungsamt der Oesterreichischen Staatsbahnen, bezieht sich, wie schon sein Titel sagt, speciell auf den Dienst der Staatseisenbahnverwaltung und ist zur Besorgung der Geschäfte der Centralwagendirigirung und des obersten Wagenausgleiches im gesammten Bereiche des Staatsbahnnetzes berufen.

Die Errichtung dieser Dienststelle als eines selbständig organisirten, dem Ministerium unmittelbar unterstehenden Amtes erschien aus dem Grunde geboten, weil der fragliche, ebenso für den eigenen Verkehr der Staatsbahnen wie für die Interessen der Militärverwaltung wichtige Dienst seiner Natur nach unbedingt eine einheitliche Besorgung erheischt, die betreffenden Dienstgeschäfte aber doch ihrer Eigenart und ihrem Umfange nach nicht unmittelbar beim Ministerium besorgt werden können.

Die bisherige Institution des Staatseisenbahnrathes, welcher dem Minister zur Begutachtung volkswirthschaftlicher Fragen im Bereiche des Eisenbahnwesens beigegeben war, wurde auch für die Zukunft im Grossen und Ganzen ungeändert beibehalten.

Ja, es wurde sogar insoferne eine Erweiterung dieser Institution vorgesehen, als im Organisationsstatute der Möglichkeit Ausdruck gegeben wurde, in Zukunft auch den Staatsbahndirectionen zur Begutachtung volkswirthschaftlicher Fragen Beiräthe nach Art der in Preussen bestehenden Bezirkseisenbahnräthe beizugeben.

Aus Zweckmässigkeitsgründen wurden entgegen dem Vorgange bei den früheren beiden Organisationen die näheren Bestimmungen über die Zusammensetzung und Wirksamkeit des Staatseisenbahnrathes nicht mehr in das neue Organisationsstatut selbst mit aufgenommen, sondern vielmehr der Regelung durch ein abgesondertes Statut vorbehalten.

Dieses Statut wurde erst bedeutend später auf Grund der kaiserlichen Entschliessung vom 18. Februar 1897 erlassen und trat mit 1. März 1897 in Wirksamkeit.

In demselben wurde die Aufgabe des Staatseisenbahnrathes nunmehr dahin präcisirt, dass er berufen und verpflichtet sei, sein Gutachten über wichtigere in den vorbehaltenen Wirkungskreis des Eisenbahnministeriums gehörige, die Interessen des Handels der Industrie, der Land- und Forstwirthschaft sowie des Bergbaues berührende allgemeine Fragen des Personen- und Güterverkehrs auf den bestehenden Staats- und Privatbahnen abzugeben.

Darnach ist nun auch die Zusammensetzung des Staatseisenbahnrathes erweitert worden; derselbe besteht nunmehr, ausser dem Eisenbahnminister als Vorsitzenden und seinem von ihm aus dem Stande des Eisenbahnministeriums bestimmten Stellvertreter, aus 80 Mitgliedern und deren Ersatzmännern, von welchen 10 vom Eisenbahnminister nach freiem Ermessen, je 4 über Bezeichnung des Handels- und Finanzministers, 2 über diejenige des Ackerbauministers und 1 über diejenige des Reichskriegsministers, 36 über Vorschlag der Handels- und Gewerbekammern, 17 über Vorschlag von Landesculturräthen und sonstigen landwirthschaftlichen Fachcorporationen und endlich 6 über Vorschlag von montanistischen Fachvereinen auf die Dauer von je drei Jahren ernannt werden.

In den dem Staatseisenbahnrathe speciell für die Linien der Oesterreichischen Staatsbahnen zu machenden Vorlagen trat gegenüber früher eine wesentliche Aenderung nicht ein.

Dagegen wurde von dem nach den früheren Organisationen aus der Mitte des Staatseisenbahnrathes gebildeten ständigen Beirathe für die Zukunft gänzlich abgesehen.

Besondere Vorkehrungen mussten schliesslich noch in dem neuen Organisationsstatute zu dem Ende getroffen werden, um angesichts des Umstandes, dass infolge der Neuerungen in der Organisation des staatlichen Eisenbahndienstes eine grössere Anzahl von Staatseisenbahnbeamten, namentlich solcher der aufgelösten Generaldirection, in den systemisirten Personalstand des Eisenbahnministeriums und der Generalinspection oder auf die gleichfalls im Staatsdienste systemisirten Posten der Staats-

bahndirectoren zu übernehmen waren, diesen nach den bisherigen Organisationen den Charakter wirklicher Staatsbeamter nicht besitzenden Beamten, soweit sie sich ihrer Vorbildung und ihrer ganzen dienstlichen Laufbahn nach hiezu eigneten, bei diesem Anlasse den Uebertritt in den wirklichen Staatsdienst ohne Benachtheiligung ihrer finanziellen Lage zu ermöglichen.

Massnahmen zur Durchführung der neuen Organisation, Diensteintheilung des Ministeriums und der demselben unterstehenden Dienststellen. Sofort nachdem das Eisenbahnministerium am 19. Januar 1896 seine Wirksamkeit begonnen hatte, wurden vom Eisenbahnminister Ritter von Guttenberg die Arbeiten in Angriff genommen, welche erforderlich waren, damit die neue Organisation am 1. August desselben Jahres, als an dem hiefür durch kaiserliche Anordnung festgesetzten Termine, ins Leben treten konnte.

Es gelang auch wirklich diese höchst umfangreichen und schwierigen Arbeiten in der für dieselben gewährten verhältnismässig kurzen Zeit rechtzeitig zu vollenden.

Zu diesen Arbeiten zählte vor allem die infolge der Abtrennung der Agenden des Eisenbahnwesens vom Handelsministerium und der Errichtung eines selbstständigen Ministeriums für dieselben erforderlich gewordene Umarbeitung des betreffenden Theiles des damals eben in parlamentarischer Behandlung gestandenen Staatsvoranschlages pro 1896, wobei es sich aber, da aus der Neuorganisirung nicht nur kein Mehrerfordernis, sondern sogar eine Ersparnis erwuchs, wesentlich nur um eine Verschiebung der betreffenden Budgetposten handelte.

Bei Gelegenheit der einschlägigen Berathungen im Abgeordnetenhause entstand eine lebhafte Controverse über die Frage der Berechtigung der Krone zur selbständigen Errichtung eines Ministeriums ohne vorherige Einholung der verfassungsmässigen Zustimmung des Reichsrathes.

Die Regierung hielt ihrerseits entschieden an der Ansicht fest, dass die Errichtung von Ministerien und die Bestimmung ihrer Ressortgrenzen nach der österreichischen Verfassung eine Prärogative der Krone bilde, und stützte ihre Rechtsanschauung sowohl auf die positiven Bestimmungen des Staatsgrundgesetzes vom 21. December 1867, R.-G.-Bl. Nr. 145, über die Ausübung der Regierungs- und Vollzugsgewalt, als auch auf die während der constitutionellen Aera constant und unangefochten geübte Praxis.

Die Redner des Hauses dagegen vertraten fast unisono den Standpunkt, dass, unbeschadet des Rechtes des Kaisers, Minister zu ernennen, nach dem Inhalte der Staatsgrundgesetze, und speciell des Staatsgrundgesetzes vom 21. December 1867, R.-G.-Bl. Nr. 141, über die Reichsvertretung, zur Errichtung und Organisirung eines neuen Ministeriums als einer Verwaltungsbehörde vorher die Zustimmung der Legislative einzuholen gewesen wäre.

Schliesslich gab sich das Haus mit der Erklärung der Regierung zufrieden, dass sie anerkenne, dass auch im Falle ihrer Berechtigung zur Schaffung neuer Ministerien und sonstiger Institutionen die für dieselben nöthigen Mittel ohne vorherige Bewilligung seitens des Parlamentes, beziehungsweise ohne nachträgliche Einholung der Indemnität nicht ausgegeben werden dürfen.

Bei diesem Anlasse wurde noch in dem betreffenden, vom Hause gebilligten Berichte des Budgetausschusses dem Ersuchen an die Regierung Ausdruck gegeben, dass dieselbe jene stete und eingehende Verbindung zwischen dem Handels- und dem Eisenbahnministerium aufrecht erhalten möge, welche zur zweckmässigen Lösung der handelspolitischen sowie der sonstigen commerziellen und der socialpolitischen Fragen unabweisbar nöthig erscheine.

Weitere Arbeiten zur Durchführung der neuen Organisation betrafen die bereits an früherer Stelle besprochene Dienstinstruction für die Generalinspection der Oesterreichischen Eisenbahnen;

die Diensteintheilung des Eisenbahn-Ministeriums und seiner Hilfsorgane;

die Auflösung des Personalstandes der Generaldirection der Oesterreichischen Staatsbahnen;

die Systemisirung und Aufstellung des gesammten Personalstandes für das Eisenbahnministerium und seine Hilfsorgane sowie die Ergänzung desjenigen der Staatsbahndirectionen infolge Erweiterung ihres Wirkungskreises;

endlich in Verbindung mit diesen letzteren Arbeiten noch die Lösung einer grösseren Menge schwierigster und verwickeltster Personalfragen, welche hauptsächlich durch die Verschiedenheiten der Vorschriften für die innerhalb des Eisenbahnressorts nun vielfach in einander greifenden beiden Dienstkörper der unmittelbaren Staatsdiener und der Staatseisenbahnbediensteten, sowie durch die Sorge dafür hervorgerufen wurden, dass sich der Uebergang in die neuen Verhältnisse, so weit nur immer möglich, ohne Schädigung der finanziellen Interessen der einzelnen betroffenen Bediensteten vollziehe.

Ein so hohes Interesse auch eine eingehende Besprechung aller dieser Durchführungsarbeiten an sich böte, so kann doch mangelden Raumes wegen im Nachstehenden nur noch der allerdings organisatorisch wichtigsten derselben, nämlich der Diensteintheilung des Eisenbahnministeriums und seiner unterstehenden Organe eine detaillirtere Darstellung gewidmet werden.

Für das Eisenbahnministerium selbst wurde anfänglich eine oberste Scheidung der Geschäfte nach Angelegenheiten der Staatsbahnen und denjenigen der Privatbahnen in Erwägung gezogen. Nachdem sich jedoch bei der detaillirten Vertheilung der Geschälte auf dieser Basis herausstellte, dass bei solcher Vorgangsweise der innere Dienstorganismus des Ministeriums ein weitaus complicirterer und kostspieliger werden würde, indem sodann die meisten Angelegenheiten auseinander gerissen und unter Gefährdung der Einheitlichkeit der Geschäftsführung in den verschiedenen Sectionen parallel zur Bearbeitung gelangen müssten, entschloss sich Eisenbahnminister Ritter von Guttenberg, die sectionsweise Vertheilung der Geschäfte des Eisenbahnministeriums in oberster Linie nach den fachlichen Hauptzweigen des Eisenbahnwesens vorzunehmen.

Darnach wurden im Eisenbahnministerium nebst einem dem Minister unmittelbar unterstellten Präsidialbureau folgende Sectionen gebildet:

die I. Section für juridisch-administrative Angelegenheiten des Eisenbahnwesens sowie für das Localbahnwesen unter der Leitung des Sectionschefs Dr. Heinrich Ritter von Wittek mit den

Departement 1: für legislative und internationale Angelegenheiten, sowie für allgemeine aus dem Staatshoheits- und Staatsaufsichtsrechte entspringende Agenden;

Departement 2: für das Eisenbahnconcessionswesen einschliesslich der Concessionirung von Bahnen niederer Ordnung (administratives Localbahnamt);

Departement 3: für die technische Mitwirkung bei der Sicherstellung von Bahnen niederer Ordnung (technisches Localbahnamt);

Departement 4: für Personalangelegenheiten;

Departement 5: für Humanitäts- und Sanitätsangelegenheiten;

Departement 6: für Organisations- und sonstige allgemeine Verwaltungsangelegenheiten;

Departement 7: für den Eisenbahnbau betreffende verwaltungsrechtliche Angelegenheiten;

Departement 8: für den Eisenbahnbetrieb betreffende und sonstige Rechtsangelegenheiten, sowie für Steuer- und Gebührenangelegenheiten;

die II. Section für finanzielle Angelegenheiten des Eisenbahnwesens und für die Eisenbahnstatistik unter der Leitung des Sectionschefs Ludwig Wrba mit den

Departement 9: für allgemeine finanzielle Angelegenheiten des Eisenbahnministeriums und insbesondere des Staatseisenbahnbetriebes;

Departement 10: für finanzielle Angelegenheiten, insbesondere des Eisenbahnbaues;

Departement 11: für die Handhabung der Staatsaufsicht über die Privateisenbahnen in finanzieller Hinsicht und insbesondere aus dem Titel der Staatsgarantie und der Subventionirung durch den Staat;

Departement 12: für Angelegenheiten der Eisenbahnstatistik;

die III. Section für commerzielle Angelegenheiten des Eisenbahnwesens unter der Leitung des mit dem Titel und Charakter eines Sectionschefs bekleideten Ministerialrathes und seitherigen Sectionschefs Dr. Franz Liharzik*) mit den

Departement 13: für Angelegenheiten des Personen- und Gepäckstarifs;

Departement 14: für Tarifangelegenheiten des inländischen Güterverkehrs;

Departement 15: für Tarifangelegenheiten des ausländischen Güterverkehrs;

Departement 16: für Angelegenheiten des Transport- und Reclamationsdienstes;

Departement 17: für Angelegenheiten der Einnahmencontrole; endlich

die IV. Section für technische Angelegenheiten des Eisenbahnwesens unter der Leitung des Sectionschefs Max Ritter von Pichler**) mit den

Departement 18: für Angelegenheiten der Eisenbahntracirung und des Eisenbahnneubaues;

Departement 19: für Angelegenheiten der Bahnerhaltung und Bahnaufsicht einschliesslich der Ergänzungs- und Reconstructionsbauten auf den im Betriebe befindlichen Linien;

Departement 20: für allgemeine Angelegenheiten des Verkehrsdienstes;

Departement 21: für die specielle Ueberwachung der Ausübung des Verkehrsdienstes in verkehrstechnischer und wirthschaftlicher Beziehung;

Departement 22: für das Eisenbahnwesen betreffende elektrische Anlagen einschliesslich der technischen Angelegenheiten des Telegraphendienstes sowie für sonstige Specialanlagen und Specialeinrichtungen;

Departement 23: für maschinentechnische Constructionen sowie für Angelegenheiten des Zugförderungs- und Werkstättendienstes;

Departement 24: für militärische Eisenbahnangelegenheiten.

Als Hilfsämter wurden dem Ministerium noch beigegeben ein Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau, ein Ministerialrechnungsdepartement, eine Hauptcasse der Oesterreichischen Staatsbahnen und für die Besorgung der allgemeinen Kanzleigeschäfte, als des Einreichungsprotokolles, des Expedites und der Registratur, eine Hilfsämteroberdirection.

Auf den nach der neuen Organisation in der IV. Rangsclasse der Staatsbeamten systemisirten Posten des Generalinspectors der Oesterreichischen Eisenbahnen war zunächst der bisherige Vorstand der Generalinspection, der mit dem Titel und Charakter eines Sectionschefs bekleidete Ministerialrath Rudolf Freiherr von Lilienau berufen; nach dessen mit kaiserlicher Entschliessung vom 15. October 1897 über sein Ansuchen erfolgter Uebernahme in den bleibenden Ruhestand wurde sodann mit kaiserlicher Entschliessung vom selben Datum der Vorstand des Departements für allgemeinen Verkehrsangelegenheiten im Ministerium und frühere vieljährige Betriebsdirector Rudolf Gerstel zum Generalinspektor der Oesterreichischen Eisenbahnen ernannt.

Die Diensteintheilung der Generalinspection wurde dahin getroffen, dass unter dem Generalinspector und seinem in der V. Rangsclasse der Staatsbeamten ernannten Stellvertreter ein Secretariat, dem auch die staatliche Ueberwachung der gesetzlichen Kranken- und Unfallversicherung überwiesen wurde, ferner für die Ueberwachung der dem öffentlichen Verkehr übergebenen Eisenbahnen in bautechnischer Hinsicht drei nach örtlichen Bahngruppen gebildete Linien-Inspectorate A_1 bis A_3 und ein Inspectorat A_4 für alle bautechnischen Agenden, welche eine einheitliche Behandlung oder specielle Fachkenntnisse erfordern, wie insbesondere Brücken-, Wasserbauanlagen,

*) Dr. Franz Liharzik war bereits nach Ableben des Hofrathes Steingraber seit 26. Juli 1886 Vorstand der commerziellen Abtheilung bei der Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen.

**) Max Ritter von Pichler war nach Uebernahme der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn in den Staatsbetrieb am 1. Januar 1889 zuerst als Stellvertreter des Verkehrsdirectors in den Dienst der Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen übergetreten und wurde später zum Vorstande der neu errichteten Abtheilung für das Localbahnwesen bei derselben ernannt.

Elektrotechnik etc., endlich für die Ueberwachung der Ordnung und Sicherheit des Bahnbetriebes gleichfalls drei nach denselben Bahngruppen gebildete Linien-Inspectorate B_1 bis B_3, dann ein Inspectorat B_4 für alle betriebstechnischen Agenden, welche eine einheitliche Behandlung erheischen, insbesondere Approvisionirungstransporte, Desinfectionsangelegenheiten, Evidenthaltung des Wagendienstes bei Privatbahnen, Unfallstatistik, Tramwayangelegenheiten allgemeiner Natur etc. und ein Inspectorat B_5 für Zugförderungs- und Werkstättendienst errichtet wurden.

Das zweite Hilfsorgan des Eisenbahnministeriums, das Centralwagendirigirungsamt der Oesterreichischen Staatsbahnen, wurde in drei Abtheilungen:

1. für die allgemeine Wagenverwaltung,
2. für die Wagenmietheabrechnung und
3. für den technischen Wagenaufsichtsdienst gegliedert.

Bei den Staatsbahndirectionen endlich wurden gemäss einer für dieselben vom Eisenbahnminister in Ausführung des Organisationsstatutes unterm 20. Mai 1897 erlassenen Geschäftsordnung für die Behandlung der in ihren Wirkungskreis fallenden Agenden ausser einer denselben beigegebenen Directionscassa im ganzen acht Abtheilungen aufgestellt, und zwar:

1. für Personal-, Humanitäts- und Sanitätsangelegenheiten,
2. für Rechts- und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten,
3. für Bahnerhaltung und Bau,
4. für Zugförderungs- und Werkstättendienst,
5. für den Verkehrsdienst,
6. für den commerziellen Dienst,
7. für die Einnahmencontrole und
8. für den finanziellen und Rechnungsdienst.

Mit Genehmigung des Eisenbahnministers können innerhalb der einzelnen Abtheilungen, dem Bedarfe entsprechend, besondere Fachgruppen gebildet werden; schon nach der Geschäftsordnung wurden bei der Abtheilung 5 für den Verkehrsdienst drei ständige Subreferate mit selbständigerer Stellung und zwar *a*) für Militärangelegenheiten, *b*) für Telegraphenangelegenheiten und *c*) für Wagendirigirungsangelegenheiten aufgestellt.

Als auf Grund kaiserlichen Handschreibens vom 30. November 1897 der Eisenbahnminister Ritter von Guttenberg infolge Wechsels des Cabinets seinen Posten verliess und der gegenwärtige Eisenbahnminister Dr. Heinrich Ritter von Wittek an seine Stelle trat, fand noch eine Aenderung in der Eintheilung der Sectionen des Eisenbahnministeriums dahin statt, dass die Departements 1 bis 3 desselben zu der Section II geschlagen wurden, welche infolgedessen von da ab die Angelegenheiten der Eisenbahngesetzgebung und des Concessionswesens, sowie des finanziellen und statistischen Dienstes umfasste, während die Section I für administrative und juridische Angelegenheiten des Eisenbahnwesens auf die Departements 4 bis 8 eingeschränkt wurde.

* * *

Angelangt bei diesem die unmittelbare Gegenwart einleitenden Zeitpunkte hat der mit dieser Arbeit versuchte geschichtliche Rückblick nunmehr seinen natürlichen Abschluss erreicht.

Zweck desselben war es in erster Linie, die früheren Entwicklungsstadien in der Verwaltung der österreichischen Eisenbahnen, welche ungeachtet des hohen Interesses, das sie für das volle Verständnis der heutigen Verwaltungszustände auf dem Gebiete des heimischen Eisenbahnwesens bieten, doch in unserer raschlebigen Zeit, in der die Werke von heute unerbittlich schon durch das Schaffen des morgigen Tages verdrängt werden, längst dem Gedächtnisse der Mitwelt entschwunden sind, der unverdienten Vergessenheit zu entreissen.

Ueberblickt man aber nun am Schlusse noch einmal den ganzen Entwicklungsgang, den die Verwaltung der österreichischen Eisenbahnen während der vierundsiebzig Jahre des Bestandes derselben genommen hat, so muss man zu der Erkenntnis gelangen, dass, während die Technik des Eisenbahnwesens in dieser Zeit in bewunderungswürdigem Fluge unaufhaltsam bis zu ihrer heutigen hohen

Entwicklungsstufe vorwärts eilte, auch die Einrichtungen auf dem Gebiete der Verwaltung des heimischen Eisenbahnwesens, wahrlich, nichts weniger als im Stillstande verblieben sind — man wird erkennen müssen, wie schon in den ersten Jahrzehnten, als das österreichische Eisenbahnnetz noch eine sehr geringe Ausdehnung aufzuweisen hatte, durch die emsige Arbeit bedeutender Männer, deren frühzeitiges, gereiftes Verständnis für die Bedeutung und die Aufgabe dieses jungen Verkehrsmittels heute noch bewundert werden muss, jene Grundlagen für die Administration des Eisenbahnwesens geschaffen wurden, die ungeachtet der colossalen Ausdehnung, die dieses modernste Verkehrsinstitut seither gewonnen hat, noch nichts an innerer Geltungskraft verloren haben — man wird weiters zugeben müssen, dass auch in den folgenden Perioden, während welcher das Reich von so vielen schweren Heimsuchungen betroffen wurde, das Staatswesen an chronischen Gebarungsdeficiten krankte und der ganze staatliche Organismus nur mühsam arbeitete, es doch den ernsten Bemühungen der leitenden Staatsmänner, wenn auch unter schweren Opfern des Staates, gelang, dieses für das Gedeihen aller Zweige der Volkswirthschaft längst unentbehrlich gewordene Verkehrsmittel mit verhältnismässig geringen Unterbrechungen zu einer grossartigen Entfaltung zu bringen — man wird sich endlich mit Genugthuung sagen können, dass bevor noch dasselbe Jahrhundert, welches das Eisenbahnwesen geboren hat, zur Rüste geht, gerade in unserem Vaterlande, dank der weisen Fürsorge Sr. Majestät unseres allergnädigsten Monarchen, Allerhöchst welcher diesem Zweige der öffentlichen Verwaltung stets sein ganz besonderes Augenmerk zuwendete, die verwaltungsmässige Organisation des Eisenbahnwesens insoferne die höchste Stufe ihrer möglichen Entwicklung erreicht hat, als dasselbe nunmehr, seiner hohen Bedeutung im ganzen Staatshaushalte entsprechend, sein eigenes selbständiges Ministerium erhalten hat.

Einmal auf dieser Höhe seiner Entwicklung angelangt, wird der staatliche Verwaltungsorganismus des österreichischen Eisenbahnwesens auch allen Aufgaben des kommenden Jahrhunderts gegenüber, mögen sie wie immer geartet sein, gerüstet dastehen und denselben gerecht zu werden vermögen.

Die Entwicklung
des
Eisenbahn-Transportrechtes.

Von

Dr. Max Freiherrn von Buschman,
Ministerialrath im k. k. Eisenbahnministerium.

Das Eisenbahn-Transportrecht.

Aufgabe dieser Abhandlung wäre es zunächst nur gewesen, die Entwicklung des österreichischen Eisenbahn-Transportrechtes, somit der für die rechtlichen Beziehungen zwischen den Eisenbahnen und dem dieselben benützenden Publicum in Oesterreich in Geltung stehenden Normen darzustellen; bei dem untrennbaren Zusammenhange jedoch, in welchem diese Normen mit dem ungarischen und dem deutschen Transportrechte stehen, war es nicht möglich, sich ausschliesslich innerhalb dieser Grenze zu bewegen, vielmehr musste wiederholt auf die oftmals parallel laufende Entwicklung auch der letzteren Transportrechte des Näheren eingegangen werden.

I.

Die von den Bahnverwaltungen erlassenen Betriebsreglements.*)

[Zeitabschnitt bis 9. Januar 1868.]

1. Volle Selbständigkeit der Eisenbahnen.

Als in Oesterreich am 7. September 1824 das erste Eisenbahn-Privilegium für die mit Pferden zu betreibende Holz- und Eisenbahn von Linz nach Budweis ertheilt wurde, war hinsichtlich des Transportgeschäftes der § 1316 des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches in Geltung, wonach Wirthe, Schiffer und Fuhrleute den Schaden verantworten, welche ihre eigenen oder die von ihnen zugewiesenen Dienstpersonen an den übernommenen Sachen einem Reisenden in ihrem Hause oder in ihrem Schiffe oder an der Befrachtung verursachen; ausserdem bestimmte noch § 970 dieses Gesetzbuches, dass Wirthe, Schiffer und Fuhrleute für Sachen, die von aufgenommenen Reisenden oder als Fracht ihnen selbst oder ihren Dienstleuten übergeben worden sind, gleich einem Verwahrer haften.

Zur Zeit dieser Uranfänge des Eisenbahnwesens konnte Niemand voraussehen, dass sich aus den Beziehungen zwischen den Eisenbahnen und dem Publicum beim Transporte von Personen und Sachen ein ganzer Complex von zum Theile sehr ver-

*) Zu Beginn dieses Zeitabschnittes kann, wie aus dem Folgenden hervorgeht, von einer Feststellung der rechtlichen Beziehungen zwischen den Eisenbahnen und dem dieselben benützenden Publicum durch förmliche Reglements zwar noch keine Rede sein, doch musste der Kürze halber an dem seither zur Geltung gelangten Ausdruck »Betriebsreglement« festgehalten werden.

wickelter Rechtsfragen ergeben werde, rücksichtlich welcher mit den obigen Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches und mit den allenfalls noch in Betracht kommenden sonstigen Vorschriften desselben, so insbesondere über Bevollmächtigung, Dienstleistungen u. s. w. bei weitem nicht werde das Auslangen gefunden werden können.

Es finden sich daher weder in der erwähnten Privilegiums-Urkunde noch in den darauf folgenden ältesten Privilegiums-Urkunden für eine Holz- und Eisenbahn zwischen Prag und Pilsen [30. Juli 1827], für eine Holz- und Eisenbahn Linz-Lambach-Gmunden [18. Juni 1832] und für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn [4. März 1836] irgend welche auf das rechtliche Verhältnis zwischen Bahn und Publicum Bezug nehmende Bestimmungen.

Aber auch die »allgemeinen Bestimmungen über das in Gemässheit der a. h. Entschliessungen vom 29. December 1837 und 18. Juni 1838 bei Eisenbahnen zu beobachtende Concessions-System« [Politische Gesetzsammlung, Band 66, Nr. 83], welche, ohne förmliche Kundmachung, in den vorkommenden Fällen den Behörden als Directiven zu dienen hatten, enthalten nur eine die Tarife, als den allerdings wichtigsten Theil des Beförderungs-Vertrages betreffende Norm:

§ 8. *e.* Die Unternehmung erhält das ausschliessende Recht, auf ihrer Bahn Personen und Sachen aller Art mit Zugvieh oder anderer Kraft zu transportiren, die Preise nach Umständen festzusetzen; doch ist der diesfällige Preistarif öffentlich kundzumachen....

Erst dem mit Hofkanzlei-Decret vom 7. März 1847, Z. 5805, kundgemachten Polizeigesetze für Eisenbahnen [Politische Gesetzsammlung, Band 75, Nr. 28] war es vorbehalten, den Beförderungs-Vertrag zwischen Bahn und Publicum in seine zwei Theile zu zerlegen, indem dasselbe zwischen den Fahrpreis-Tarifen für Personen und Sachen und den Bedingungen für die Aufnahme der Personen, beziehungsweise Uebernahme der Sachen unterscheidet, welche Bedingungen eben seither unter dem Ausdrucke »Betriebsreglement« zusammengefasst worden sind.

Der hier in Betracht kommende wichtigste Paragraph lautet:

§ 6. Die Fahrordnung, ... ist nebst den Fahrpreis-Tarifen für Personen und Sachen zur öffentlichen Kenntnis zu bringen, und in allen Bahnhöfen und Aufnahmsplätzen zur allgemeinen Einsicht anzuheften Ausserdem sind die Bedingungen der Aufnahme der Personen, ihres Verhaltens vor, während und bei der Beendigung der Fahrt, dann die Bedingungen der Uebernahme, der Beschaffenheit der aufzugebenden Sachen, der Urkunden, von welchen sie begleitet sein müssen, endlich jene der Erfolglassung und der Bestätigung über die Aufnahme und die richtige Ausfolgung allgemein bekannt zu machen. Aenderungen des Fahrpreis-Tarifes, insoferne sie eine Erhöhung der Preise bezwecken, und Aenderungen in den Fahrbedingungen sind vierzehn Tage früher, bevor sie in Wirksamkeit zu treten haben, zur öffentlichen Kenntnis zu bringen.

Ausserdem enthält dieses Polizeigesetz, den vorliegenden Gegenstand betreffend, nur einige Bestimmungen über Uniformirung der Bediensteten [§ 10], Ausschluss trunkener Personen von der Fahrt [§ 13], Ausschluss explodirbarer Artikel von Personenzügen [§ 15], endlich über Beschwerdebücher [§ 17].

Dieses Gesetz hat demnach keine Einschränkung der Selbständigkeit der Bahnen in der Normirung der Beförderungs-Bedingungen zur Folge gehabt, indem die doch nur formelle und eigentlich selbstverständliche Bestimmung des citirten § 6, betreffend die Kundmachung dieser Bedingungen, beziehungsweise der Abänderungen derselben, ihr Gegengewicht findet, in der durch § 16 gesetzlich ausgesprochenen Verpflichtung des Publicums die kundgemachten Bedingungen einzuhalten:

§ 16. Diejenigen, welche die Bahn zur Reise oder zur Versendung von Sachen benützen, haben sich nach den für die Beförderung festgesetzten und veröffentlichten Bedingungen zu benehmen.

In dieser ältesten Zeit ist es sohin den Bahnverwaltungen freigestanden, die rechtlichen Beziehungen zum Publicum ganz nach ihrem eigenen Ermessen zu regeln, zumal sie in der Lage waren, die wenigen auf das Transportgeschäft

anwendbaren Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches im Vertragswege ihren Interessen entsprechend abzuändern, beziehungsweise einzuschränken.

Von derartigen älteren Reglements sind beispielsweise zu erwähnen die Bestimmungen für den Personenverkehr auf der nördlichen k. k. Staatsbahn und auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, die Bestimmungen für Reisende auf der Wien-Gloggnitzer Bahn sowie die gemeinsamen Bestimmungen für die Frachtenbeförderung auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der nördlichen und südlichen k. k. Staatsbahn und der k. k. priv. Wien-Gloggnitzer Bahn. *)

2. *Einschränkung der Selbständigkeit der Eisenbahnen.*

a) Durch die Eisenbahnbetriebs-Ordnung.

Die volle Selbständigkeit der Eisenbahnen bei der Regelung ihrer Beziehungen zum Publicum erfuhr erst eine wesentliche Einschränkung mit dem Inkrafttreten der durch kaiserliche Verordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, erlassenen, mit Gesetzkraft ausgestatteten Eisenbahnbetriebs-Ordnung.

Die in dieser Beziehung wichtigste Bestimmung ist folgende:

§ 66. Die Privateisenbahn-Unternehmungen sind verpflichtet, die Tarife und Bestimmungen über den Personen- und Sachenverkehr [§ 4] vor ihrer Kundmachung sowie jedesmal vor ihrer Abänderung der Staatsverwaltung vorzulegen.

*) Diese älteren Reglements sind sämmtlich im Krakauer constitutionellen Schreibkalender pro 1849 abgedruckt; ferner sind solche auch in dem kürzlich erschienenen Werke »Entwicklung des Eisenbahn-Tarifwesens in Ungarn von 1846 bis 1896« [von Louis Jellinek, Inspector, und Josef Gonda, Tarifreferent der kgl. ungar. Staatsbahnen] zum Abdrucke gelangt, und zwar: Die Bestimmungen vom 16. December 1850 für den Verkehr der Personen- und gemischten Züge auf der k. k. südöstlichen Staatseisenbahn zwischen Marchegg, Pest und Szolnok, ferner die Kundmachung vom 1. October 1850 über die Bestimmungen für die Frachtenbeförderung auf der k. k. südöstlichen Staatseisenbahn [von Pest nach Pressburg und von Pest nach Szolnok].

Für die Staatsverwaltung ergab sich hieraus die Berechtigung, diese Vorlagen hinsichtlich ihrer gesetzlichen Zulässigkeit zu prüfen, dieselben eventuell zu beanständen oder im Falle anstandslosen Befundes der vorlegenden Verwaltung hievon Mittheilung zu machen.

Von besonderer Bedeutung ist ferner die in § 8 der Eisenbahnbetriebs-Ordnung den Eisenbahnen auferlegte Transportpflicht und die Bestimmung des § 91, welcher zufolge den »in diesem Gesetze« enthaltenen Vorschriften und Verpflichtungen auch die bereits concessionirten und privilegirten Eisenbahn-Unternehmungen von dem Tage, an welchem »dieses Gesetz« in Wirksamkeit tritt, unterworfen sind.

Neben der vollkommen neuen Verpflichtung zur vorhergehenden Vorlage der reglementarischen Bestimmungen und der gesetzlich ausgesprochenen Transportpflicht kommt es weiter nicht wesentlich in Betracht, dass die Eisenbahnbetriebs-Ordnung nebst einer theilweisen wörtlichen Wiederholung, beziehungsweise Ausgestaltung der oberwähnten Vorschriften des Eisenbahn-Polizeigesetzes auch noch eine weitere Anzahl von Normen, allerdings vorwiegend polizeilicher Natur, über den Personen- und Sachenverkehr enthält, die sich sohin als gesetzliche Bestimmungen darstellen, durch welche die volle Freiheit der Bahnen zur Erlassung der betreffenden Vorschriften auch in materieller Beziehung eine gewisse Einschränkung erfahren hat.

Im Sinne der Bestimmungen der Betriebsordnung hat denn auch beispielsweise die Staatseisenbahn-Gesellschaft auf Grund der aus der Periode des Staatsregie-Betriebes bestehenden Normen über die Personen- und Sachenbeförderung im Jahre 1857 dem Ministerium ein neues Reglement für den commerziellen Dienst vorgelegt, welches, zur Veröffentlichung bestimmt, den Zweck hatte, alle auf den Dienst bezüglichen Bestimmungen sowohl dem Publicum als dem Personale zusammengefasst in die Hand zu geben. Dieses »Reglement für das Transportwesen auf den Bahnstrecken der k. k. priv. österr. Staatseisen-

bahn-Gesellschaft« erhielt unterm 20. August 1857, Z. 16680/1676, die ministerielle Genehmigung.

b) Einschränkung der Selbständigkeit der Bahnen durch das Reglement des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.*)

Mit der raschen Vermehrung der Bahnen und dem Wachsen ihrer wechselseitigen Verkehrsbeziehungen ergab sich in Deutschland bei dem Mangel eines gemeinsamen Frachtrechtes alsbald das Bedürfnis, eine Uebereinstimmung der von den Bahnverwaltungen erlassenen Bestimmungen für den Personen- und Sachenverkehr herzustellen. Diesem Bedürfnisse ist zunächst durch den »Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen« Rechnung getragen worden.

Dieser seit dem Jahre 1847 bestehende Verein hat es als eine seiner wichtigsten Aufgaben erkannt, ein gemeinsames Betriebsreglement für alle ihm angehörigen Bahnen zu schaffen. Schon im Jahre 1847 einigte man sich über »Normativbestimmungen für Personen-, Gepäck-, Leichen- und Viehbeförderung« mit der Massgabe, dass die Specialreglements der Vereinsbahnen damit nicht im Widerspruche stehen dürfen. Diese Vereinbarung trat am 1. Januar 1849 in Kraft und wurde in den Jahren 1856, 1857 und 1859 unter dem Titel »Vereinsreglement für die Personen- etc. Beförderung« mehrfach revidirt. Ferner wurde am 1. April 1850 ein »Vereinsreglement für den Güterverkehr« eingeführt, welches mit Geltung vom 1. December 1856 eine neue Fassung erhielt.

Als nun in Folge eines in der Triester Generalversammlung vom Jahre 1858 gefassten Beschlusses dem Vereine alle Bahnen beitreten konnten, welche ihr Domicil in einem zum deutschen Bundesgebiete gehörigen oder in einem solchen Lande hatten, welches unter einer deutschen Bundesregierung stand, und demgemäss den österreichischen Bahnen der Eintritt offen war, haben dieselben durch diesen Beitritt im Interesse des Verkehres sich selbst die Verpflichtung auferlegt, von den Bestimmungen des Vereinsreglements nur insoweit abzuweichen, als dies durch die Verschiedenartigkeit der internen Gesetzgebung etwa geboten erschien.

c) Weitere Einschränkung der Selbständigkeit der Bahnen durch das Handelsgesetzbuch.

Das mit Gesetz vom 17. December 1862 [R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1863] am 1. Juli 1863 zur Einführung gelangte Handelsgesetzbuch enthält in seinem vierten Buche einen das Frachtgeschäft betreffenden 5. Titel, welcher in seinem 1. Abschnitte das Frachtgeschäft überhaupt und in seinem 2. Abschnitte das Frachtgeschäft der Eisenbahnen insbesondere behandelt.

Der Entwurf dieses Handelsgesetzbuches wurde bekanntlich im Auftrage der deutschen Bundesversammlung durch eine Commission unter Mitwirkung von Abgeordneten der österreichischen Regierung aufgestellt.

Auf den Verlauf der einschlägigen, in Nürnberg und Hamburg gepflogenen Conferenzen war es von wesentlichem Einflusse, dass die Bahnverwaltungen, ungeachtet der Inhalt des Vereinsreglements als aus dem Verkehre selbst herausgewachsen, im Allgemeinen auch dessen Bedürfnissen entsprach, dennoch nicht immer der Versuchung widerstehen konnten, die ihnen durch das thatsächliche Transportmonopol gegebene Autonomie zu einer mitunter weitgehenden Beschränkung ihrer Haftbarkeit auszunützen, wodurch begründete Beschwerden des Handelsstandes hervorgerufen wurden.

Es ist sohin bei der zweiten Lesung des Entwurfes davon ausgegangen worden, dass den Eisenbahnen Aenderungen an den handelsgesetzlichen Vorschriften

*) Hier, sowie an vielen anderen Stellen wurde für die Entwicklung des Frachtrechtes in Deutschland ein im Archiv für öffentliches Recht vor mehreren Jahren veröffentlichter Aufsatz »Eisenbahnbetriebs-Reglement und Verkehrsordnung, ihre Entstehung und rechtliche Natur. Von Dr. Theodor Gerstner, Geheimer Oberregierungsrath in Berlin«, als Quelle benützt.

über das Frachtgeschäft gänzlich untersagt sein sollen. Wiewohl nun hieran in Berücksichtigung lebhafter Remonstrationen der Eisenbahn-Verwaltungen und namentlich in Berücksichtigung einer durch eine Commission des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen ausgearbeiteten, eine Reihe von Gegenvorschlägen enthaltenden Denkschrift bei der dritten Lesung nicht festgehalten wurde, so ist doch die »Vertragsfreiheit«, d. h. die thatsächliche Autonomie der Eisenbahnen durch die schliesslich angenommene Fassung des Handelsgesetzbuches wesentlich eingeschränkt worden.

Nach Art. 421 dieses Gesetzes finden die Bestimmungen des Titels 5, Abschnitt 1, »vom Frachtgeschäfte überhaupt« [Art. 390—421] unter Anderem auch Anwendung auf die Frachtgeschäfte der Eisenbahnen. Für diese kommen aber ferner die Bestimmungen des Abschnittes 2 »von dem Frachtgeschäfte der Eisenbahnen insbesondere« [Art. 422—431] zur Anwendung. Im Abschnitte 2 ist namentlich die Verpflichtung der Eisenbahnen zur Eingehung des Frachtgeschäftes vorbehaltlich gewisser Voraussetzungen ausgesprochen [Art. 422] und denselben [im Art. 423] verboten, die Anwendung der in den Art. 395, 396, 397, 400, 401, 408 enthaltenen Bestimmungen über die Verpflichtung des Frachtführers zum Schadensersatze zu ihrem Vortheile durch Verträge [mittels Reglements oder durch besondere Uebereinkunft] im Voraus auszuschliessen oder zu beschränken, ausser soweit solches durch die nachfolgenden Artikel [424 ff.] ausdrücklich zugelassen ist.

Mit Rücksicht auf die bevorstehende Einführung des Handelsgesetzbuches wurden sämmtliche Bahnverwaltungen seitens des Handelsministeriums schon unterm 5. Mai 1863, Z. 5960, aufgefordert, jene Aenderungen der Tarif- und Frachtenverkehrs-Bestimmungen einverständlich zu formuliren, welche durch das neue Handelsgesetzbuch bedingt waren.

Das demgemäss von der Staatseisenbahn-Gesellschaft namens sämmtlicher Bahnen neu redigirte Betriebsreglement, neben welchem, abweichend von dem derzeit bestehenden, die Lieferfristbestimmungen abgesondert in Geltung standen, erhielt unterm 30. Juni 1863, Z. 8543, die ministerielle Genehmigung mit der Aufforderung, wegen ungesäumter gleichzeitiger Verlautbarung im Einvernehmen mit den betheiligten Eisenbahnen das Geeignete zu veranlassen.

Dieses Betriebsreglement vom 1. Juli 1863 wurde indessen nicht von sämmtlichen Bahnverwaltungen gemeinsam, sondern von jeder Bahn für sich mittels kurzer Ankündigung im Inseratentheile der »Wiener Zeitung« unter Hinweisung darauf kundgemacht, dass Exemplare des Reglements in den Stationen käuflich zu haben sind. Derartige Kundmachungen sind beispielsweise enthalten in der »Wiener Zeitung« vom 15. Juli 1863 rücksichtlich der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Kaiserin Elisabeth-Bahn, und in der »Wiener Zeitung« vom 22. Juli 1863 rücksichtlich der Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Galizischen Carl Ludwig-Bahn und der Südbahn-Gesellschaft.

Aus einem Rückblicke auf die bisherige Entwicklung ergibt sich, dass die Freiheit der Bahnverwaltungen, die nunmehr im »Betriebsreglement« zusammengefassten Normen ganz nach ihrem eigenen Ermessen zu erlassen, im Laufe der Zeit schrittweise eingeengt worden ist durch polizeiliche und materiellrechtliche Bestimmungen des Eisenbahnpolizei-Gesetzes, der Eisenbahnbetriebs-Ordnung und des Handelsgesetzbuches, ferner durch die bereits in der Betriebsordnung ausgesprochene Transportpflicht sowie durch das aus der Betriebsordnung sich ergebende Genehmigungsrecht der Regierung.

Gleichwohl war doch das im Jahre 1863 von den Bahnen erlassene, allen gemeinsame Betriebsreglement noch vorwiegend privatrechtlicher Natur. Demgemäss stellt sich dasselbe seinem Wesen nach als eine Ankündigung allgemeiner Bedingungen dar, unter welchen sich die Eisenbahnen bereit erklärten, Transportverträge abzuschliessen. Diese Bedingungen wurden durch die Benützung der Bahn seitens der Transportgeber und weiters dadurch, dass in dem vom Absender unterzeichneten Frachtbriefe auf die Bedingungen des Reglements und der Tarife

ausdrücklich Bezug genommen ist, in jedem einzelnen Falle zum Vertrage zwischen Bahn und Publicum.

Was das letztere anbelangt, so hatte es allerdings schon damals, im Falle es die Bahn überhaupt benützen wollte, keine andere Wahl, als die von der Bahn angekündigten Bedingungen vorbehaltlos zu acceptiren. Diese Bedingungen bildeten sohin, vermöge des den Bahnverwaltungen zustehenden Transportmonopoles für das Publicum thatsächlich ein zwingendes Recht. Merkwürdigerweise wurde diese Wirkung des Transportmonopoles in ihrer vollen Tragweite damals offenbar noch nicht erkannt, da es sonst wohl nicht für nothwendig erachtet worden wäre, in § 16 des Eisenbahn-Polizeigesetzes und in § 93 der Eisenbahnbetriebs-Ordnung ausdrücklich festzusetzen, dass diejenigen, welche die Bahn benützen, sich nach den für die Beförderung festgesetzten und veröffentlichten Bedingungen zu benehmen haben.

Hiedurch sind die von den Bahnverwaltungen erlassenen Reglements unter gesetzlichen Schutz gestellt worden und haben dieselben daher schon in dieser Zeit, zumal als deren behördliche Genehmigung auf Grund der Betriebsordnung stattfand, dem Publicum gegenüber bis zu einem gewissen Grade doch schon den Charakter eines im Verordnungswege von der Regierung erlassenen Reglements angenommen.

II.

Die durch die Regierung im Verordnungswege erlassenen Betriebsreglements.

[Zeitabschnitt vom 9. Januar 1868 bis 31. December 1892.]

Das im R.-G.-Bl. Nr. 4 vom 9. Januar 1868 kundgemachte und am gleichen Tage in Wirksamkeit getretene »Gesetz vom 24. December 1867, wodurch das Ministerium der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder zur Vereinbarung eines Zoll- und Handelsbündnisses mit dem Ministerium der Länder der ungarischen Krone ermächtigt wird«, enthält folgende Bestimmung:

Artikel VIII. Die bestehenden Eisenbahnen sollen in beiden Ländergebieten nach gleichartigen Grundsätzen verwaltet und neu herzustellende Bahnen, insoweit es das Interesse des gegenseitigen Verkehres erheischt, nach gleichartigen Bau- und Betriebsnormen eingerichtet werden. — Insbesondere sollen die Eisenbahnbetriebs-Ordnung vom 16. November 1851 und das Eisenbahnbetriebs-Reglement vom 30. Juni 1863 in beiden Ländergebieten unverändert beobachtet werden, insolange sie nicht im gegenseitigen Einvernehmen und in einer für beide Theile gleichartigen Weise abgeändert sein werden.

Hiemit hatte das seitens der Bahnen erlassene Betriebsreglement, giltig vom 1. Juli 1863, seinen ursprünglichen Charakter vollständig verloren; dasselbe war nunmehr in ein staatliches Betriebsreglement verwandelt worden, an welches nicht nur, wie bisher, das Publicum, sondern auch die Bahnverwaltungen gebunden waren, indem denselben das ihnen bis dahin zugestandene Recht, selbständig Aenderungen des Betriebsreglements unter Einholung der Genehmigung der Regierung vorzunehmen, entzogen worden ist.

In Deutschland ist um einige Monate früher ein ähnlicher Umschwung angebahnt worden, indem nach Art. 45 der Verfassung des norddeutschen Bundes vom 26. Juli 1867 baldigst auf allen deutschen Bahnen übereinstimmende Betriebsreglements eingeführt werden sollten. In diesem Sinne ist »in Ausführung des Art. 45 der Bundes-Verfassung« das »Betriebsreglement für die Eisenbahnen im norddeutschen Bunde« vom 10. Juni 1870 vom Bundesrathe beschlossen und durch den Bundeskanzler veröffentlicht worden.

Dieses Betriebsreglement bildete im wesentlichen die Grundlage eines von den österreichischen und ungarischen Eisenbahn-Verwaltungen ausgearbeiteten Entwurfes eines neuen Betriebsreglements, in welchem über Aufforderung der Regierung

auch die Ergebnisse der vom 9. März bis 31. October 1871 durch die niederösterreichische Handels- und Gewerbekammer veranstalteten Enquête über das Transportwesen Berücksichtigung gefunden haben. Dieser Entwurf wurde im Handelsministerium, beginnend am 22. April 1872, einer neuerlichen umfassenden, den Charakter einer Enquête an sich tragenden Berathung unterzogen.

Das hienach festgestellte Betriebsreglement, welches nunmehr auch die Lieferfristbestimmungen enthielt, ist sohin als »Betriebsreglement vom 1. August 1872« durch Verordnungen der österreichischen und der ungarischen Regierung vom 1. Juli 1872 kundgemacht worden.

Die betreffende österreichische Verordnung lautete:

Im Grunde des Art. VIII des Gesetzes vom 24. December 1867 [R.-G.-Bl. Nr. 4 vom Jahre 1868] finde ich zu verordnen, dass das nachstehende Betriebsreglement vom 1. August 1872 ab in Wirksamkeit zu treten hat.

Specialbestimmungen einzelner Eisenbahn-Verwaltungen oder Eisenbahn-Verbände haben neben diesem Reglement nur Geltung, wenn sie in die bezüglichen Tarife aufgenommen sind, mit den Festsetzungen dieses Reglements nicht im Widerspruche stehen, dieselben vielmehr nur ergänzen, oder wenn sie dem Publicum günstigere Bestimmungen gewähren. . . .

Die Kundmachung des Betriebsreglements erfolgte im Reichsgesetzblatte [unter Nr. 90 ex 1872] und wird an dieser Kundmachungsform fortab festgehalten.

Da nun nicht allein das österreichische und ungarische, sondern auch alle anderen im Bereiche des Vereines deutscher Eisenbahn-Verwaltungen erlassenen staatlichen Betriebsreglements insoweit absolute Geltung beanspruchten, als in den betreffenden Eingangsbestimmungen nur dieselben ergänzende oder dem Publicum günstigere Vorschriften der Bahnen zugelassen worden sind, und sohin allzu einschneidende Abweichungen des für den wechselseitigen Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Deutschland, die Niederlande und Luxemburg geltenden Vereinsreglements von den in diesen Ländern kundgemachten internen Reglements auf die Dauer nicht haltbar gewesen wären, so wurde, vorzugsweise zur Behebung der zwischen dem deutschen und österreichisch-ungarischen Betriebsreglement noch bestehenden Verschiedenheiten, im Vereine deutscher Eisenbahn-Verwaltungen der Entwurf eines neuen Betriebsreglements ausgearbeitet und zu Anfang des Jahres 1873 der österreichisch-ungarischen und der deutschen Regierung überreicht.

Dieser Entwurf, ferner ein im Reichseisenbahnamte ausgearbeiteter Entwurf eines neuen deutschen Betriebsreglements, sowie die im Gegenstande von der ausserordentlichen Generalversammlung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen am 3. November 1873 über Einladung des Reichskanzleramtes gefassten Beschlüsse bildeten die Grundlage für eine zu Ende des Jahres 1873 im deutschen Reichseisenbahnamte abgehaltene Berathung von Vertretern der österreichisch-ungarischen und der deutschen Regierung, in welcher man sich über eine fast durchgängig übereinstimmende Fassung der für Oesterreich-Ungarn und Deutschland einzuführenden neuen Bestimmungen verständigte.

Auf Grund der Ergebnisse dieser die Vorschläge der Eisenbahnen, sowie verschiedene Wünsche des Handelsstandes berücksichtigenden Verhandlungen wurde seitens des Reichseisenbahnamtes ein neues Betriebsreglement ausgearbeitet, welches auch seitens Oesterreich-Ungarns mit wenigen Modificationen [§ 43: Zulassung der Frachtüberweisung bei Thiertransporten, § 48: Zulassung des Transportes von Schiesspulver, Dynamit etc.] acceptirt worden ist.

Es sind demgemäss das unterm 10. Juni 1874 kundgemachte »Betriebsreglement für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder vom 1. Juli 1874« und das »Betriebsreglement für die Länder der ungarischen Krone« am genannten Tage gleichzeitig mit dem »Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands« in Kraft getreten.

Auch die vielfachen in den Jahren 1876—1892 vorgenommenen Abänderungen einzelner Vorschriften dieses Reglements haben in beiden Reichen, soweit es die inneren Verhältnisse eben gestatteten, gleichen Schritt gehalten.

Was nun die juristische Natur des Betriebsreglements in dieser Zeitperiode anbelangt, so ist dasselbe allerdings von der österreichischen Regierung auf Grund des Art. VIII des Zoll- und Handelsbündnisses mit Ungarn nur im Verordnungswege erlassen worden; daraus jedoch, dass das Reglement in diesem Artikel als integrirender Bestandtheil der Ausgleichsgesetze mit Ungarn erklärt worden ist, liessen sich wohl auch Argumente dafür ableiten, denen zu Folge demselben über die verbindliche Kraft einer gewöhnlichen Verordnung hinaus bis zu einem gewissen Grade Gesetzeskraft innewohnte.

Diese unleugbar controverse Frage hat auch derzeit hinsichtlich des auf den Personenverkehr bezugnehmenden Theiles des Betriebsreglements, sowie bezüglich jener den Güterverkehr betreffenden Bestimmungen desselben, welche nicht auf dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beruhen, ihre actuelle Bedeutung nicht verloren; auf eine nähere Besprechung des Gegenstandes kann jedoch hier umsoweniger eingegangen werden, als eine Entscheidung des obersten Gerichtshofes vom 12. März 1886 vorliegt, welche lautet:

> Das Eisenbahnbetriebs-Reglement kann, weil es kein Gesetz ist, auch Gesetzen nicht derogiren; aber da die Eisenbahnen die Verfrachtung von Gütern nur auf Grund dieses ordentlich kundgemachten Eisenbahnbetriebs-Reglements übernehmen, was auch in dem Frachtbriefe ausdrücklich erwähnt ist, so unterwirft sich der Absender eines Gutes durch den Abschluss des Frachtvertrages den Bestimmungen desselben und hat sich auch der Kläger durch Unterfertigung des Frachtbriefes diesen Bestimmungen unterworfen. Dadurch erhalten die Bestimmungen des Eisenbahnbetriebs-Reglements die rechtliche Natur eines Vertrages.

Gleichwohl dürfte diese Entscheidung aus dem Grunde nicht als vollkommen ausschlaggebend zu betrachten sein, weil in derselben die Tragweite des Art. VIII des Zoll- und Handelsbündnisses mit Ungarn keiner Erörterung unterzogen worden ist.

Ferner kann nicht unerwähnt bleiben, dass in dem an anderer Stelle bereits citirten Werke: »Entwicklung des Eisenbahntarifwesens in Ungarn von 1846 bis 1896« auf Seite 16 und 32 die Anschauung entwickelt wird, das Betriebsreglement vom Jahre 1863 sei durch das Ausgleichsgesetz vom Jahre 1867 für Ungarn in eine Rechtsnorm mit Gesetzeskraft umgewandelt worden, was selbstverständlich auch von den auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Betriebsreglements vom Jahre 1872 und 1874 gelte.

Endlich muss darauf hingewiesen werden, dass es hinsichtlich der rechtlichen Natur und der verbindenden Kraft des Betriebsreglements nicht ganz ohne Bedeutung sein kann, wenn es im Zoll- und Handelsbündnisse mit Ungarn vom Jahre 1867 eben heisst:

> Insbesondere sollen die Eisenbahnbetriebs-Ordnung und das Eisenbahnbetriebs-Reglement vom 30. Juni 1863 in beiden Ländergebieten unverändert beobachtet werden, insolange sie nicht im gegenseitigen Einvernehmen und in einer für beide Theile gleichartigen Weise abgeändert sein werden.

wogegen Art. 45 der deutschen Reichsverfassung vom 16. April 1871 nur bestimmt, dass das Reich namentlich dahin wirken wird, »dass baldigst auf allen deutschen Eisenbahnen übereinstimmende Betriebsreglements eingeführt werden«.

Auch so viel ist sicher, dass in dieser Zeitperiode die Eisenbahnen im Verordnungswege weit über das Mass der Eisenbahnbetriebs-Ordnung und des Handelsgesetzbuches hinaus in ihrer Vertragsfreiheit beschränkt worden sind, wodurch der öffentlich rechtliche Charakter des Betriebsreglements immer mehr in den Vordergrund tritt.

Derselbe documentirt sich insbesondere in drei wichtigen Rechtsprincipien, welche im Betriebsreglement zum Ausdrucke gelangt sind, nämlich in der Transportpflicht der Bahnen, in der Zwangsgemeinschaft derselben und in der absoluten Unterwerfung jeder Bahn, unter dessen Normen unter Ausschliessung anderer vertragsmässiger als der in der gesetzlich zugelassenen Weise festgestellten Abänderungen.

Dagegen kann in dieser Periode von einer materiell gesetzlichen Regelung sämmtlicher wichtigeren Transportbedingungen unbedingt noch nicht gesprochen werden, wenngleich als symptomatische

Erscheinung auf diesem Gebiete rücksichtlich des Personenverkehrs zu verzeichnen ist das Gesetz vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, betreffend die Haftung der Eisenbahn-Unternehmungen für die durch Ereignungen auf den Eisenbahnen herbeigeführten körperlichen Verletzungen und Tödtungen von Menschen.

Eine derartige umfassende gesetzliche Regelung war zunächst hinsichtlich des Güterverkehrs der nunmehr folgenden Periode vorbehalten.

III.

Gesetzliche Feststellung sämmtlicher wichtigeren Transportbedingungen.

[Zeitabschnitt vom 1. Januar 1893 bis auf die Gegenwart.]

Diese Periode beginnt mit dem Inkrafttreten des »Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr« am 1. Januar 1893, reicht jedoch mit ihrer vorbereitenden Entwicklung weit in den vorhergehenden Zeitabschnitt zurück.

Der internationale Eisenbahnverkehr ermangelte vollständig eines einheitlichen, im Wege internationaler Vereinbarung der Staaten untereinander geltenden Eisenbahnfrachtrechtes.

Die Folge davon war, dass eine gesetzliche Verpflichtung der Bahnen, Transporte aus dem Auslande mit einheitlichem Frachtvertrage [durchgehendem Frachtbriefe] unter solidarischer Haftung zu übernehmen, nicht bestand.

Zwar hatten die Eisenbahn-Verwaltungen der im engeren wirthschaftlichen Verkehre stehenden Länder, durch das Bedürfnis gezwungen, sich im Wege von Vereinbarungen sowohl dem Publicum gegenüber, als auch untereinander zur Annahme internationaler Transporte unter solidarischer Haftung verpflichtet und für dieselben einheitliche Transportbedingungen aufgestellt, also gewissermassen im Vertragswege einheitliche internationale Frachtrechtsnormen geschaffen.

Derartige Vereinbarungen konnten jedoch nur ein Nothbehelf sein und waren daher nicht geeignet, ein internationales Eisenbahnfrachtrecht zu ersetzen, da sie nur je nach Bedarf entstanden, durchaus nicht die Gesammtheit der internationalen Transporte umfassten und jederzeit kündbar waren, endlich die absoluten Normen der verschiedenen internen Eisenbahnfrachtrechte nicht abändern durften, so dass auch für die solchen Vereinbarungen unterworfenen Transporte die Anwendung ganz verschiedener Rechtsnormen in den einzelnen Staatsgebieten nicht zu umgehen, mithin eine wirkliche Rechtseinheit nicht zu erzielen war.

Nur wo ausnahmsweise, wie in Oesterreich-Ungarn und Deutschland, durch das Handelsgesetzbuch mehrere Staaten gleiche interne Frachtrechte und demgemäss auch übereinstimmende staatliche Eisenbahnbetriebs-Reglements besassen, war es den Bahnverwaltungen möglich, im Vertragswege [durch das an früherer Stelle bereits besprochene Vereinsbetriebs-Reglement und durch das Vereinsübereinkommen] ihre internen gesetzlichen Rechte zu einem einheitlichen internationalen Vertragsrechte im gegenseitigen Verkehre auszugestalten. Aber auch hier machte sich der empfindliche Mangel geltend, dass dieses einheitliche internationale Vertragsrecht im wesentlichen nur die Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns und Deutschlands umfasste und von jeder der betheiligten Verwaltungen gekündigt werden konnte, mithin einen staatlich gesicherten Rechtszustand nicht gewährleistete.

In Relationen endlich, für welche keine Verbände, beziehungsweise directen Tarife bestanden, war ein internationaler Transport überhaupt unmöglich und eine Beförderung mit neuen Frachtbriefen von Grenze zu Grenze, sei es der Länder, sei es der Verbände, erforderlich.

Dieser Unsicherheit und den mehrfachen Mängeln dieses Rechtszustandes konnte daher nur im Wege eines völkerrechtlichen Uebereinkommens in ausreichender Weise und dauernd abgeholfen werden.

Die ursprüngliche Anregung zu einem solchen Uebereinkommen reicht in das Jahr 1874 zurück und ist auf Grund einer von zwei schweizerischen Fachmännern, den Advocaten Dr. Christ und de Seigneux, ausgearbeiteten Denkschrift vom schweizerischen Bundesrathe ausgegangen.

Es bedurfte längerer Vorverhandlungen, bis am 13. Mai 1878 die erste Conferenz in Bern zusammentreten konnte, von welcher in der Zeit bis 4. Juni 1878 der erste Entwurf eines internationalen Vertrages über den Eisenbahnfrachtverkehr festgestellt wurde.

Ein so umfassendes und in die Verkehrsbeziehungen der betheiligten Länder tief einschneidendes Werk war indes im Voraus sicher, nicht ohne weiteres allseitig Annahme zu finden.

Abänderungsanträge der einzelnen betheiligten Staaten, hervorgegangen aus einer eingehenden Prüfung der Entwürfe, führten zu weiteren Conferenzen, welche in der Zeit vom 21. September bis 10. October 1881 und vom 5. bis 17. Juli 1886 stattfanden.

Ihr Schlussergebnis bildete die am 14. October 1890 durch die diplomatischen Vertreter der Vertragsstaaten unterzeichnete Vereinbarung, wodurch der Entwurf der III. Conferenz vom Jahre 1886 ohne jede Aenderung des Inhaltes in einen Staatsvertrag umgewandelt worden ist.

Obwohl nun dessen Annahme im österreichischen Parlamente bereits im Juli 1891 stattfand, so konnte die Activirung dieses internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr in Folge der bei einigen Vertragsstaaten eingetretenen Verzögerungen und wegen der zu erfüllenden diplomatischen Formalitäten, nach erfolgter Kundmachung in der Nummer 186 des R.-G.-Bl. vom Jahre 1892, erst am 1. Januar 1893 in Wirksamkeit treten.

Hiemit war für die internationalen Wechselbeziehungen der am festländischen Verkehre Europas meistbetheiligten Staaten — Oesterreich-Ungarn einschliesslich Liechtensteins, Belgien, Deutschland, Frankreich, Italien, Luxemburg, die Niederlande, Russland und die Schweiz — ein auf gesetzlicher Grundlage beruhendes einheitliches Frachtrecht geschaffen.

Aus der Natur dieses Uebereinkommens als eines internationalen Uebereinkommens folgt von selbst, dass dasselbe nur unter Hintansetzung einzelner oder mehrerer der in den betheiligten Staaten auf dem Gebiete des Eisenbahnfrachtrechtes geltenden Bestimmungen, so auch des Handelsgesetzbuches, zu Stande kommen konnte.

Hinsichtlich jener Gütertransporte, auf welche das gedachte Uebereinkommen Anwendung findet, mussten die von dessen Bestimmungen abweichenden Anordnungen des Handelsgesetzbuches von selbst in dem Zeitpunkte ausser Kraft treten, in welchem das Uebereinkommen Wirksamkeit erlangte.

Hiedurch wäre jedoch eine Zweitheilung des einheimischen Eisenbahnfrachtrechtes entstanden, indem die dem Uebereinkommen unterliegenden Gütertransporte zum Theile nach anderen Grundsätzen zu beurtheilen gewesen wären als jene Gütertransporte, welche vermöge ihrer Natur als inländische [interne] Transporte von dem Uebereinkommen nicht betroffen werden.

Die namhafte Förderung, welche dem Verkehre durch Schaffung eines internationalen Eisenbahntransportrechtes zu Theil wurde, hätte eine empfindliche Einbusse erlitten, wenn damit eine Differencirung des einheimischen Rechtes je nach der Natur der in Betracht kommenden Gütersendungen Hand in Hand gegangen wäre.

Diesen Unzukömmlichkeiten konnte nur durch Recipirung der einschlägigen Bestimmungen des internationalen Eisenbahnfrachtrechtes für das interne Frachtrecht begegnet werden.

Von diesen Erwägungen geleitet, wurde auch von allem Anfange an die möglichst gleichartige Gestaltung des

internen Eisenbahnfrachtrechtes mit dem durch das Berner Uebereinkommen geregelten internationalen Eisenbahnfrachtrechte in Aussicht genommen und zu diesem Behufe dem Abgeordnetenhause bereits im Jahre 1891 der Entwurf eines Gesetzes »womit anlässlich des internationalen Uebereinkommens vom 14. October 1890 Bestimmungen über den Eisenbahnfrachtverkehr getroffen werden« vorgelegt, dessen wichtigster § 2 lautete:

§ 2. Die Regierung wird ferner ermächtigt, bei der im Verordnungswege erfolgenden Feststellung, beziehungsweise Abänderung des Eisenbahnbetriebs-Reglements für jene Gütertransporte, auf welche das im § 1 bezeichnete Uebereinkommen keine Anwendung findet, die Bestimmungen desselben mit allen oder auch nur einzelnen Vorschriften des gedachten Uebereinkommens, und zwar auch dann in Uebereinstimmung zu bringen, wenn diese Vorschriften von den Anordnungen des Handelsgesetzbuches abweichen.

Die Tragweite dieser Bestimmung wird in äusserst präciser Weise in dem Berichte des Eisenbahn-Ausschusses des Abgeordnetenhauses vom 2. Juli 1891 mit folgenden Worten charakterisirt:

Durch den vorgelegten Gesetzentwurf soll die Regierung in den Stand gesetzt werden, die höchst wichtige Uebereinstimmung zwischen dem internationalen und dem internen Frachtrechte herbeizuführen, indem ihr die Ermächtigung ertheilt wird, das für die Eisenbahnen in Oesterreich in Geltung stehende Betriebsreglement in entsprechender Weise im Verordnungswege abzuändern und die Bestimmungen desselben mit allen, oder auch nur einzelnen Vorschriften des Berner Uebereinkommens auch dann in Uebereinstimmung zu bringen, wenn diese Vorschriften von den bestehenden gesetzlichen Anordnungen des Handelsgesetzbuches abweichen.

Die Regierung wird dadurch ermächtigt, die in dem Berner Uebereinkommen enthaltenen frachtrechtlichen Bestimmungen, welchen der Reichsrath durch seine verfassungsmässige Zustimmung die Genehmigung für den internationalen Verkehr ertheilt hat, für den internen Verkehr im Verordnungswege mit gesetzlicher Wirksamkeit einzuführen.

Die Ertheilung einer derartigen Ermächtigung für die Regierung ist aus mehrfachen Gründen unumgänglich nöthig. Es wurde bereits früher in ausführlicher Weise über die rechtliche Natur der Betriebsreglements gesprochen und aus diesen Ausführungen ging hervor, dass sie an sich keine Gesetzeskraft besitzen und jede Bestimmung, welche sie enthalten, anfechtbar ist, sofern sie im Widerspruche zu einem bestehenden Gesetze sich befindet. Es wurde auch darauf hingewiesen, dass solche Widersprüche in Anbetracht der vielgestaltigen wirthschaftlichen Verhältnisse leicht vorkommen können.

Eine durchgreifende Abhilfe gegen diesen Uebelstand wäre allerdings damit erreicht, wenn auch für den internen Frachtverkehr das gesammte Frachtrecht auf gesetzliche Basis gestellt, wenn das dem Uebereinkommen möglichst ähnlich gestaltete Betriebsreglement für den internen Güterverkehr dem Reichsrathe als Gesetzentwurf vorgelegt würde.

Die Feststellung des Betriebsreglements in einem Gesetze durch einfache Recipirung der Bestimmungen des internationalen Uebereinkommens — wodurch der Weg der Verordnung vermieden werden könnte — ist aber deshalb nicht räthlich, weil es sich dabei noch um etwas Anderes handelt als um die wörtliche Uebereinstimmung der Vorschriften für den internen Verkehr mit denen für den externen internationalen Verkehr.

Hieran schliesst sich in diesem Berichte eine Darlegung der Nothwendigkeit einer auch fernerhin möglichst identischen Gestaltung der internen Reglements in Oesterreich-Ungarn und Deutschland und der diesfalls seitens der Regierung bereits eingeleiteten vorbereitenden Schritte, worauf nachstehende Ausführungen folgen:

Die erwähnten Verhandlungen sind aber noch nicht abgeschlossen und es ist daher derzeit nicht möglich, das noch unbestimmte Resultat dieser Verhandlungen in der Form eines Gesetzentwurfes vorzulegen. Um aber die Regierung in den Stand zu setzen, die im Vereine mit Ungarn mit dem deutschen Reiche bereits angebahnten Verhandlungen, die aber noch zu keinem Abschlusse gediehen sind, zu einem gedeihlichen Ende zu führen und das Inslebentreten des Betriebsreglements für den internen Verkehr gleichzeitig mit dem Eintritte der Wirksamkeit des internationalen Uebereinkommens herbeizuführen, ist es nöthig, der Regierung die im § 2 des vorgelegten Gesetzes vorgesehene Ermächtigung zu ertheilen.

Eine weitere, der Art des Gegenstandes entsprechende Folge ist es, dass diese Ermächtigung dahin gehen muss, im Verordnungswege Vorschriften mit Gesetzeskraft zu erlassen, durch welche entgegenstehende Bestimmungen des Handelsgesetzbuches ausser Kraft gesetzt werden.

. .

Wenn nun die Regierung ermächtigt wird, im Verordnungswege handelsgesetzliche Be-

stimmungen ausser Kraft und andere an deren Stelle zu setzen, so darf hiebei nicht übersehen werden, dass sie hiedurch ein Recht auszuüben berufen wird, welches nach der Verfassung nur dem Reichsrathe zusteht und sich daraus die Nothwendigkeit ergeben wird, den § 2 des Gesetzes, welcher diese Ermächtigung enthält, nach der Vorschrift des § 15 des Gesetzes vom 2. April 1873, betreffend das Grundgesetz über die Reichsvertretung, im Abgeordnetenhause mit zwei Dritteln der Stimmen der Anwesenden und bei Anwesenheit von mindestens der Hälfte der Mitglieder zu beschliessen.

Zur noch grösseren Klarstellung der Sachlage hat der Eisenbahn-Ausschuss zu § 2 des Gesetzentwurfes einen Zusatz in Antrag gebracht, welcher lautet:

»Mit dem Beginne der Wirksamkeit der im Verordnungswege zu treffenden Verfügungen haben die entgegenstehenden bisherigen Bestimmungen ausser Kraft zu treten.«

Zur Begründung dieses Zusatzes wurde beigefügt:

Betreffs dieses Zusatzes war die Erwägung massgebend, dass, wie bereits früher ausgeführt, der § 2 die Regierung in den Stand setzt, im Verordnungswege Bestimmungen zu treffen, welche von den Anordnungen des Handelsgesetzbuches abweichen und mithin an die Stelle der letzteren zu treten haben werden. Um nun jeden Zweifel darüber auszuschliessen, dass den auf Grund des § 2 dieses Gesetzentwurfes, sobald er zum Gesetz erwachsen sein wird, erflossenen Vorschriften der Regierung die unbedingte Rechtswirksamkeit zukommt und dass alle denselben entgegenstehenden Gesetze und Verordnungen ausser Kraft zu treten haben, wurde es im Interesse der Schaffung voller Rechtssicherheit für zweckmässig gehalten, einen derartigen, diesen Zweck sichernden Zusatz zum § 2 dem hohen Hause in Antrag zu bringen.

Der betreffende Gesetzentwurf ist in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 10. Juli und in jener des Herrenhauses vom 20. Juli 1891, und zwar § 2 mit der nach dem Ausschussberichte des Abgeordnetenhauses erforderlichen Zweidrittel-Majorität angenommen worden und gelangte das »Gesetz vom 27. October 1892, betreffend die Durchführung des internationalen Uebereinkommens vom 14. October 1890 und einige Bestimmungen über den Eisenbahnfrachtverkehr« im Reichsgesetzblatte Nr. 187 vom Jahre 1892 im unmittelbaren Anschlusse an das internationale Uebereinkommen zur Kundmachung.

Gleichzeitig erfolgte auch die Veröffentlichung des analogen ungarischen Gesetzartikels.

Die Zeit zwischen der Annahme dieses Gesetzes in beiden Häusern des Reichsrathes und dessen Kundmachung wurde von den Regierungen Oesterreich-Ungarns und Deutschlands benützt, um im Wege mehrfacher commissioneller Verhandlungen eine möglichst übereinstimmende Fassung der beiderseits zu erlassenden reglementarischen Bestimmungen festzustellen, ohne indes hierüber ein förmliches Abkommen zu treffen. Diese Revision schloss sich, soweit der Güterverkehr in Betracht kam, möglichst genau an das internationale Uebereinkommen an, letzteres in vielen Stücken, namentlich wo dasselbe auf die localen Bestimmungen verweist, und zwar meist im Sinne des bisherigen Betriebsreglements und verschiedener allgemeiner Tarifbestimmungen, ergänzend. Auf den Personenverkehr und die sich diesem enger anschliessenden Beförderungsarten für gewisse Gegenstände [Reisegepäck, Thiere etc.] haben die für den Güterverkehr vereinbarten Grundsätze des internationalen Uebereinkommens vielfach analoge Anwendung gefunden. Die principiell wichtigste Neuerung besteht darin, dass — in analoger Anwendung der Vorschriften des Artikels 4 des internationalen Uebereinkommens — die Eisenbahnen auch ergänzende oder dem Publicum günstigere Bestimmungen nicht mehr, wie früher, unter der alleinigen Bedingung der Aufnahme in die Tarife selbständig treffen können, dass vielmehr ergänzende und abweichende Bestimmungen nur mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde erlassen werden dürfen. Letztere sind überhaupt, auch wenn dem Publicum günstiger, nur statthaft für Bahnen untergeordneter Bedeutung und bei eigenartigen Betriebsverhältnissen. Im Uebrigen sind die im Laufe der Zeit gemachten Erfahrungen und die Wünsche des Handelsstandes, so insbesondere die von der österreichischen Eisenbahntarif-Enquête [1882—1883] zum Betriebsreglement gestellten Anträge, sowie verschie-

dene Anregungen des Staatseisenbahnrathes, welche zum Theile bereits in Nachträgen zum österreichisch-ungarischen Betriebsreglement durchgeführt waren, nach Thunlichkeit berücksichtigt worden.

Die hienach vereinbarten reglementarischen Bestimmungen wurden in Oesterreich als Betriebsreglement vom 10. December 1892 für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder [R.-G.-Bl. Nr. 207], ferner in Ungarn als »Betriebsreglement für die ungarischen Eisenbahnen« kundgemacht und am 1. Januar 1893 gleichzeitig mit dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands und mit dem neuen Betriebsreglement des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen in Wirksamkeit gesetzt. Letzteres enthält für den Güterverkehr die Bestimmungen des internationalen Uebereinkommens mit verschiedenen Zusätzen und schliesst sich im Uebrigen an die neuen reglementarischen Vorschriften für Oesterreich-Ungarn und Deutschland möglichst enge an.

Dieses, wie sich aus den früheren Darlegungen ergibt, im Gegensatze zu der deutschen Verkehrsordnung, mit Gesetzeskraft erlassene Betriebsreglement hat alsbald nach seinem Erscheinen sowohl in Oesterreich als auch in Ungarn mannigfache Anfechtungen erfahren, so dass sich die beiderseitigen Regierungen veranlasst gesehen haben, zur Klarstellung der betreffenden Beschwerden Enquêten zu veranstalten, welche in Oesterreich vom 29. Januar bis 1. Februar 1894 und in Ungarn vom 28. Mai bis 1. Juni 1894 abgehalten worden sind.

Diese Enquêten, mit deren Anträgen sich auch der Staatseisenbahnrath vielfach beschäftigte, haben indessen keine Veranlassung zu einer Abänderung des Betriebsreglements ergeben, da sich eben herausgestellt hat, dass die grosse Mehrzahl der Beschwerden gegen die seitens der Bahnverwaltungen zum Zwecke der Durchführung des Betriebsreglements im gemeinsamen Tariftheile I getroffenen Anordnungen gerichtet war, daher diesen Beschwerden, soweit dieselben berechtigt waren, im Wege der Abänderung der erwähnten Anordnungen Rechnung getragen werden konnte.

Eine relativ geringe Anzahl der Beschwerdepunkte betraf allerdings auch das Betriebsreglement selbst, jedoch solche Bestimmungen desselben, welche dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr entnommen waren, und die daher, ohne die Rechtseinheit zu stören, nur bei gleichzeitiger Abänderung dieses internationalen Uebereinkommens modificirt werden können.

Alle letztere Fragen wurden sohin in den der ersten Revisions-Conferenz über das internationale Uebereinkommen vorausgegangenen internen Berathungen in eingehende Erwägung gezogen, zu welchen Berathungen entsprechend einer in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 10. Juli 1891 gefassten Resolution ein Subcomité des Staatseisenbahnrathes, sowie im ferneren Verlaufe auch anderweitige Vertreter des Handelsstandes beigezogen worden sind.

Diese Resolution lautete:

Die k. k. Regierung wird aufgefordert, rechtzeitig vor Zusammentritt der nächsten, gemäss Artikel 59 des internationalen Uebereinkommens abzuhaltenden internationalen Conferenz ein Gutachten der Handels- und Gewerbekammern darüber einzuholen, ob und inwieweit auf Grund der bis dahin gesammelten Erfahrungen die im Artikel 10 des Uebereinkommens stipulirten Bestimmungen eine Abänderung erheischen, eventuell für eine solche in der Conferenz einzutreten.

Die fragliche Revisions-Conferenz hat vom 16. März bis 2. April 1896 in Paris stattgefunden und ist es gelungen, in derselben eine Reihe von den Wünschen des Handelsstandes entsprechenden Anträgen zur Annahme zu bringen.

Nachdem die Zustimmung sämmtlicher Vertragsstaaten zu dem in dieser Revisions-Conferenz festgestellten Entwurfe einer Zusatzvereinbarung zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnrechtverkehr ertheilt worden war, hat dessen Unterfertigung durch die diplomatischen Vertreter der Vertragsstaaten und hiemit dessen Umwandlung in einen, in den meisten derselben jedoch noch der parlamentarischen Behandlung zu

unterziehenden Staatsvertrag am 16. Juni 1898 zu Paris stattgefunden.

Ein für die Ausdehnung des Geltungsbereiches des internationalen Uebereinkommens hochbedeutsames Moment ist in der unterm 10. November 1896 unter Nr. 204 im Reichsgesetzblatte kundgemachten Zusatzerklärung vom 20. September 1893 zu erblicken, durch welche der Beitritt weiterer Staaten, welche an dem ursprünglichen Vertragsabschlusse nicht betheiligt waren, ermöglicht wird.

Auf Grund dieser Zusatzerklärung ist laut Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 2. September 1897, R.-G.-Bl. Nr. 204, Dänemark dem internationalen Uebereinkommen beigetreten.

Ein weiterer Schritt auf dem Gebiete der gesetzlichen Regelung der Transportsbedingungen wäre noch in der Ausdehnung dieser Regelung auf den Personenverkehr zu erblicken und würde dies auch den Intentionen des österreichischen Abgeordnetenhauses entsprechen, welches in seiner Sitzung vom 10. Juli 1891 die nachstehende Resolution gefasst hat:

> Die k. k. Regierung wird aufgefordert, in entsprechender Weise dafür Sorge tragen zu wollen, dass die internationale Vereinbarung sobald als thunlich auf die einheitliche Regelung der Bestimmungen über den internationalen Eisenbahnpersonenverkehr und die damit zusammenhängende Beförderung des Reisegepäcks ausgedehnt werde.

Es ist jedoch, derzeit wenigstens, nur geringe Aussicht vorhanden, dass in dieser Richtung in absehbarer Zeit eine Weiterentwicklung erfolge.

Bei den ursprünglichen Berner Verhandlungen über das internationale Uebereinkommen wurde hinsichtlich des Personen- und Gepäcksverkehres eine Codification für die Beziehungen des internationalen Verkehres als weniger dringlich erachtet, und sollten die der Vereinbarung wegen des Frachtverkehres sich entgegenstellenden Schwierigkeiten nicht durch Hereinziehung einer Aufgabe unnöthig vermehrt werden, welche in jedem Augenblicke ganz abgesondert aufgenommen werden kann, und deren Lösung dann umso leichter sein würde, wenn in der anderen Richtung bereits ein günstiger Erfolg constatirt worden ist.

Späterhin wurde im Jahre 1890 seitens der belgischen Regierung eine den Gegenstand betreffende Conferenz nach Brüssel einberufen, doch ist dieselbe, nach wiederholter Verschiebung, von der belgischen Regierung selbst mit Rücksicht auf die erforderlichen umfangreichen Vorarbeiten endlich auf unbestimmte Zeit vertagt worden.

Auch hatte die russische Regierung einen einschlägigen Antrag für die oberwähnte Pariser Revisions-Conferenz des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr angemeldet, derselbe wurde jedoch in dieser Conferenz von der Antragstellerin selbst nicht weiter verfolgt.

Gleichwohl kann der Process der Feststellung eines sämmtliche wichtigere Beziehungen des Verkehrslebens umfassenden Eisenbahntransportrechtes auf gesetzlicher Grundlage, zu welcher die Verhältnisse mit beinahe elementarer Gewalt hingedrängt haben, durchaus nicht, auch nur als halbwegs abgeschlossen betrachtet werden, und bleibt es der Zukunft vorbehalten, noch manche Phase sowohl in der extensiven als auch in der intensiven Ausgestaltung dieses Rechtes zu bringen.

Bayerische Staatsbibliothek München

Statistische Uebersicht

über den Stand der österreichischen Eisenbahnen.

Nach amtlichen Publikationen

des statistischen Departements im k. k. Eisenbahnministerium.

Die Eisenbahnen mit Locomotivbetrieb in Oesterreich.

[Stand vom 31. December 1896.]

Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge der am Ende des Jahres 1896 im Betriebe gestandenen Bahnen	Länge der zweigeleisigen Bahnstrecken	Datum der Eröffnung der ersten	letzten	Anmerkung
	Kilometer		Theilstrecke der einzelnen Bahnlinien		

I. Oesterreichische Eisenbahnen.

A. Bahnen im Betriebe der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung.

Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (km)	Länge der zweigeleisigen Bahnstrecken (km)	Eröffnung: ersten	Eröffnung: letzten	Anmerkung
a. **K. k. Staatsbahnen.**					
Staatsbahn-Direction Wien.					
Kaiser-Ebersdorf [Abzw.] Nussdorf [mit Localbetrieb]	13·501	—	26. Oct. 1876	12 Oct. 1880	
Wien-Amstetten	124·942	124·942	15. December 1858		
Penzing-Hetzendorf	5·626	4 814	1. Januar 1861		
Hetzendorf [Maxing] - Kaiser-Ebersdorf	17·671	—	3. Mai 1872		
Centralfriedhof - Verbindungs-Curve [1])	—	—	1. November 1881		[1]) Eigenthum der Wien-Aspangbahn; Betriebslänge 0·768 *km*, dient zeitweise auch dem Personenverkehre.
Hütteldorf-St. Veit an der Wien	1·737	—	28. Juni 1883		
Wien-Gmünd	164·405	33·271	1. Nov. 1869	23. Juni 1870	
Schleppbahn - Klosterneuburg-Donaulände [2])	0·914	—	—	—	[2]) Ausser Betrieb.
Absdorf-Krems	31·326	—	10. Januar 1872		
Leobersdorf-St. Pölten	74·796	—	1. Sept. 1877	3. Oct. 1877	
Leobersdorf [Wittmannsdorf]-Gutenstein [mit Local-betrieb]	33·475	—	1. September 1877		
Scheibmühl-Schrambach-Kernhof [mit Localbetrieb]	34·293	—	1. Juni 1878	2. Juni 1893	
Pöchlarn - Kienberg - Gaming [mit Localbetrieb]	37·545	—	22. October 1877		
Hadersdorf - Siegmundsherberg [Localbahn]	43·428	—	16. Juli 1889		
Herzogenburg - Krems [Localbahn]	19·870	—	16. Juli 1889		
Mürzzuschlag-Neuberg [Localbahn]	11·433	—	1. December 1879		
Tulln-St.-Pölten [Localbahn]	46·147	—	3. August 1885		
Zusammen Wien	661·109	163·027	—	—	

Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge der am Ende des Jahres 1896 im Betriebe gestandenen Bahnen (Kilometer)	Länge der zweigeleisigen Bahnstrecken (Kilometer)	Datum der Eröffnung der ersten (Theilstrecke der einzelnen Bahnlinien)	Datum der Eröffnung der letzten (Theilstrecke der einzelnen Bahnlinien)	Anmerkung
Staatsbahn-Direction Linz.					
Steindorf-Braunau [mit Localbetrieb]	36·966	—	10. September 1873		
Amstetten-Salzburg	187 349	88·272	15. Dec. 1858	1. Aug. 1860	
St. Valentin-Budweis	118·472	—	1. Jan. 1871	6. Nov. 1872	
Linz-Gaisbach-Wartberg	24·435	—	20. December 1873		
Schleppbahn Linz - Donau - Umschlagplatz [1])	3·653	—	1. August 1894		[1]) Dient nur dem Güterverkehre.
Wels - Bayerische Grenze [Passau]	79·418	—	1. September 1861		
Neumarkt - Bayerische Grenze [Simbach]	58·853	—	20. Dec. 1870	1. Juni 1871	
Lambach - Gmunden [schmalspurig mit Localbetrieb] [2])	27·498	—	1. Juni 1856	1. Sept. 1856	[2]) Spurweite 1·106 *m*.
St. Valentin-Kastenreith	63·544	—	11. October 1872		
Steinach-Schärding	171·754	—	23. October 1877		
Ebensee, Schleppbahn zum Seeufer	0·413	—	23. October 1877		
Ebensee, Schleppbahn zum Sudhause	0·248	—	23. October 1877		
Holzleithen - Thomasroith [mit Localbetrieb]	5·818	—	23. October 1877		
Zusammen Linz	778·421	88·272	—	—	
Staatsbahn - Direction Innsbruck.					
Innsbruck-Bludenz	135·184	11·629	1. Juli 1883	6. Sept. 1884	
Innsbruck - Wörgl [Péage - Strecke] [3])	—	—	24. November 1858		[3]) 59·563 *km*. Eigenthum der Südbahn-Gesellschaft.
Salzburg - Bahnhof - Bayerische Grenze	6·728	—	12. August 1860		
Salzburg - Wörgl	191·420	—	6. August 1875		
Bischofshofen-Selzthal	98·061	—	6. August 1875		
Bludenz - Bayerische Grenze [Lindau]	62·423	—	1. Juli 1872		
Feldkirch-Buchs	17·512	—	24. October 1872		
Lauterach-St. Margarethen	9·042	—	23. November 1872		
Lauterach-Verbindungs-Curve	0·536	—	23. November 1872		
Zusammen Innsbruck	520·906	11·629	—	—	

Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge der am Ende des Jahres 1896 im Betriebe gestandenen Bahnen	Länge der zweigeleisigen Bahnstrecken	Datum der Eröffnung der ersten Theilstrecke der einzelnen Bahnlinien	Datum der Eröffnung der letzten Theilstrecke der einzelnen Bahnlinien	Anmerkung
	Kilometer				
Staatsbahn-Direction Villach.					
Amstetten-Tarvis	368·027	—	19. Oct. 1868	25. Nov. 1873	
Tarvis-Laibach	101·367	—	14. December 1870		
Hieflau-Eisenerz	14·726	—	6. Januar 1873		
St. Michael-Leoben mit Verb.-Curve[1])	11·573	—	1. December 1868		[1]) Verbindungs-Curve [0·474 *km*] derzeit nicht benützt.
Launsdorf-Mösel [mit Localbetrieb]	24·299	—	30. September 1869		
Glandorf-Klagenfurt	17·210	—	15. April 1869		
Verbindungs-Curve Villach[2])	0·576	—	25. November 1873		[2]) Dient nur dem Güterverkehre.
Tarvis - Pontafel - Italienische Grenze [Pontebba]	24·741	0·929	11. October 1879		
Laibach-Stein [Localbahn]	23·070	—	28. Januar 1891		
Unterdrauburg - Wolfsberg [Localbahn]	37·958	—	4. October 1879		
Eisenerz-Vordernberg [Localbahn, Adhäsions- und Zahnstangen-Betrieb, System Abt.]	19·498[3])	—	15. September 1891		[3]) Hievon 14·623 *km* Zahnstangenstrecke.
Zusammen Villach	661·045	0·929	—	—	
Staatsbahn-Direction Triest.					
Perkovič-Slivno-Sebenico [mit Localbetrieb]	21·683	—	4. October 1877		
Spalato-Siverič-Knin [mit Localbetrieb]	102·969	—	4. Oct. 1877	7. Juni 1888	
Divača-Pola	122·256	—	20. September 1876		
Canfanaro-Rovigno [mit Localbetrieb]	21·031	—			
Herpelje-Triest	21·496	—	6. Juli 1887		
Schleppbahn Triest-S. Andrae-St. Sabba[4])	4·331	—	23. Juli 1889		[4]) Dient nur dem Güterverkehre.
Zusammen Triest	293·766	—	—	—	

Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge der am Ende des Jahres 1896 im Betriebe gestandenen Bahnen (Kilometer)	Länge der zweigeleisigen Bahnstrecken (Kilometer)	Datum der Eröffnung der ersten Theilstrecke der einzelnen Bahnlinien	Datum der Eröffnung der letzten Theilstrecke der einzelnen Bahnlinien	Anmerkung
Staatsbahn-Direction Pilsen.					
Horažďovic-Klattau	57·825	—	} 1. October 1888		
Janovic-Taus	31·033	—			
Pilsen-Bayerische Grenze [Furth]	74·099	—	15. Oct. 1861	15. Juli 1862	
Gmünd-Eger	291·289	—	1. Nov. 1869	28. Jan. 1872	
Eisenstein-Pilsen	97·457	—	20. Sept. 1876	20. Oct. 1877	
Pilsen-Dux-Ladowitz	148·698	—	16. Sept. 1872	7. Sept. 1873	
Neusattel - Schaboglück - Priesen[1])	10·457	—	8. August 1873		[1]) Betrieb seit 30. Juni 1879 bis auf Weiteres eingestellt.
Littitz-Nürschan[2])	9·917	—	1. Januar 1890		[2]) Dient nur dem Güterverkehre.
Budweis-Salnau [Localbahn]	71·543	—	20. Nov. 1891	4. Juli 1892	
Chodau-Neudek [Localbahn]	13·723	—	20. December 1881		
Elbogen-Neusattel [Lobalbahn]	5·327	—	15. October 1877		
Kaschitz - Schönhof - Radonitz [Localbahn]	16·005	—	18. Aug. 1881	1. Jan. 1884	
Zusammen Pilsen	827·373	—	—	—	
Staatsbahn-Direction Prag.					
Iglau-Neuhaus-Wessely	92·328	—	3. November 1887		
Ober-Cerekve-Tabor	68·794	—	17. December 1888		
Tabor-Pisek	59·021	—	} 21. November 1889		
Putim-Ražice	2·727	—			
Prag-Pilsen	109·151	—	15. Juli 1862		
Chrast-Stupno-Břas-Radnitz	16·541	—	2. April 1863	1. Dec. 1893	
Bodenbach-Dux-Ladowitz	51·823	—	2. October 1871		
Dux, Verbindungs-Curve	0·347	—	16. August 1879		
Bodenbach, Verbindungs-Curve	0·779	—	2 October 1871		
Bodenbach, Schleppbahn zur Elbe[3])	1·514	—	1. Januar 1886		[3]) Dient nur dem Güterverkehre.
Osseg-Komotau	34·291	—	} 19. December 1872		
Osseg, Verbindungs-Curve	0·926	—			
Wessely-Gmünd	54·379	—	3. September 1871		
Wessely-Prag [Hrabovka]	132·419	3·201	3. Sept. 1871	14. Dec. 1871	
Wessely-Budweis	36·903	—	8. Juni 1874		
Uebertrag	661·943	3·201	—	—	

Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge der am Ende des Jahres 1896 im Betriebe gestandenen Bahnen	Länge der zweigeleisigen Bahnstrecken	Datum der Eröffnung der ersten	letzten	Anmerkung
	Kilometer		Theilstrecke der einzelnen Bahnlinien		
Uebertrag Prag .	691·943	3·201			
Nusle-Smichov	3·417	—	1. November 1882		
Prag - Verbindungsbahn-Fragment	0·398	—	15. August 1872		
Smichov, Verbindungsgeleise .	0·320	—	15. August 1872		
Prag-Moldau	157·202	—	21. Nov. 1872	18. Mai 1885	
Brüx-Verbindungs-Curve	0·680	—	21. November 1872		
Zlonic-Hospozin [Localbahn] .	8·036	—	17. Juli 1882		
Protivin-Zditz	101·600	—	20. December 1875		
Beraun-Rakonitz	42·925	—	30. April 1876		
Böhm. Leipa-Niemes [Localbahn]	18·277	—	1. November 1883		
Nusle-Modřan [Localbahn] . . .	12·282	—	1. März 1882		
Zusammen Prag .	1,007.080	3·201	—	—	
Staatsbahn-Direction Olmütz.					
Sternberg - Grulich - Wichstadtl-Lichtenau	92·821	—	15. Oct. 1873	14. Jan. 1874	
Hohenstadt-Zöptau	16·662	—	1. October 1871		
Olmütz-Jägerndorf - Preussische Grenze [Leobschütz]	90·268	—	1. Oct. 1872	25. Sept. 1873	
Jägerndorf-Troppau	27·753	—	1. November 1872		
Jägerndorf-Hennersdorf - Preussische Grenze [Ziegenhals] [mit Localbetrieb]	25·678	—	1. Oct. 1872	1. Dec. 1875	
Erbersdorf-Würbenthal [Localbahn]	20·533	—	5. December 1880		
Hannsdorf - Ziegenhals [Localbahn]	55·930	—	26. Febr 1888	1. Oct. 1888	
Kriegsdorf-Römerstadt [Localbahn]	13·757	—	15. October 1878		
Niederlindewiese - Barzdorf [Localbahn]	26·187	—	2. Juli 1896		
Niklasdorf-Zuckmantel [Localbahn]	8·760	—	31. October 1896		
Olmütz - Čellechowitz [Localbahn]	35·862	—	4. März 1883	1. Juni 1883	
Zusammen Olmütz .	414·211	—	—	—	

Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge der am Ende des Jahres 1896 im Betriebe gestandenen Bahnen (Kilometer)	Länge der zweigeleisigen Bahnstrecken (Kilometer)	Datum der Eröffnung der ersten Theilstrecke der einzelnen Bahnlinien	Datum der Eröffnung der letzten Theilstrecke der einzelnen Bahnlinien	Anmerkung
Staatsbahn-Direction Krakau.					
Krakau-Rzeszów	157·415	157·415	20. Febr. 1856	15. Nov. 1858	
Bierzanów - Wieliczka sammt Verbindungs-Curve bei Bierzanów[1]	5·374	—	26. Januar 1857		[1]) Die Verbindungscurve bei Bierzanów dient nur dem Güterverkehre.
Podłęże-Niepołomice[2]	4·688	—	16. September 1858		[2]) Dient nur dem Güterverkehre.
Dembica - Rozwadów [Localbahn]	99·310	—	30. October 1887		
Sobów-Nadbrzezie [Localbahn]	7·753	—	30. October 1887		
Oświęcim-Podgórze [mit Localbetrieb]	64·165	64·158	1. August 1884		
Sucha - Skawina [mit Localbetrieb]	45·577	—	22. December 1884		
Zwardoń - Saybusch - Neu - Sandec	183·861	—	3. Nov. 1874	16. Dec. 1884	
Grybów - Stróże - Neu - Zagórz-Osławabrücke	113·750	—	20. August 1884		
Zagórzany-Gorlice [mit Localbetrieb]	4·180	—	8. April 1885		
Tarnów - Stróże	56·609	—	18. August 1876		
Stróże-Neu-Sandec	31·091	31·302	18. August 1876		
Neu-Sandec-Ungarische Grenze [Orló]	58·081	—	}		
Jasło - Rzeszów sammt Verbindungs-Curve bei Rzeszów [Localbahn]	70·053	—	12. October 1890		
Zusammen Krakau .	901·907	252·875	—	—	
Staatsbahn-Direction Lemberg.					
Chyrów - Stryj sammt Verbindungsgeleise	101·084	—	31. Dec. 1872	1. Jan. 1889	
Drohobycz-Borysław	11·430	—	31. December 1872		
Lemberg-Stryj	73·448	—	16. October 1873		
Rzeszów-Lemberg	184·951	184·704	15. Nov. 1859	4. Nov. 1861	
Uebertrag .	370·913	184·704	—	—	

Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge der am Ende des Jahres 1896 im Betriebe gestandenen Bahnen	Länge der zweigeleisigen Bahnstrecken	Datum der Eröffnung der ersten	letzten	Anmerkung
	Kilometer		Theilstrecke der einzelnen Bahnlinien		
Uebertrag .	370·913	184·704			[1]) Von dem Doppelgeleise Podwołoczyska-Russische Grenze ist ein Geleise normalspurig, das zweite breitspurig [1·532 *m*]. [2]) In der doppelgeleisigen Strecke ist ein Geleise normalspurig, das zweite breitspurig [1·532 *m*].
Lemberg-Podwołoczyska-Russische Grenze [Wołoczyska] .	192·185	77·717[1])	12. Juli 1869	4. Oct. 1871	
Krasne - Brody - Russische Grenze [Radziwiłów]	49·234	7·913[2])	12. Juli 1869	27. Aug. 1873	
Jaroslau-Sokal [Localbahn] . .	146·271	—	6. Juli 1884		
Neu - Zagórz - Zagórz Verbindungs-Curve	0·550	—	20. August 1884		
Stryj-Beskid [Ławoczne]	79·379	—	5. April 1887		
Zusammen Lemberg .	838·532	270·334			
Staatsbahn-Direction Stanislau.					
Stryi-Stanislau	107·504	—	1. Januar 1875		
Stanislau-Husiatyn [mit Localbetrieb]	143·957	—	1. Nov. 1884	31. Dec. 1884	
Stanislau-Woronienka-Ungarische Grenze [Kőrősmező] .	95·561	—	20. Nov. 1894	15. Aug. 1895	
Czernowitz - Nowosielitza-Russische Grenze [Russisch-Nowosielitza], [Localbahn] . .	31·378	1·335[2])	12. Juli 1884	16. Dec. 1893	
Zusammen Stanislau .	378·400	1·335			
Summa *a*) .	7·282·750	791·602			
β. **Privatbahnen.**					
a) Auf Rechnung des Staates.					
[Hauptbahnen.]					
Staatsbahn-Direction Villach.					
Ungarische Westbahn steierischer Theil]:					
Graz [Südbahnhof] - Ungar. Grenze [Jennersdorf]	68·066	—	1. Mai 1873		

Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge der am Ende des Jahres 1896 im Betriebe gestandenen Bahnen	Länge der zweigeleisigen Bahnstrecken	Datum der Eröffnung der ersten	Datum der Eröffnung der letzten	Anmerkung
	Kilometer		Theilstrecke der einzelnen Bahnlinien		
Staatsbahn-Direction Lemberg.					
Erste Ungarisch - Galizische Eisenbahn [österreichischer Theil]:					
Przemyśl - Lupków - Ungarische Grenze	146·034	146·034	13. Mai 1872	30. Mai 1874	
Verbindungsgeleise mit der Galizischen Carl Ludwig-Bahn in Przemyśl [1])	0·297	—	—	—	[1]) Betrieb noch nicht eröffnet.
Zusammen .	146·331	146·034	—	—	
Staatsbahn-Direction Stanislau.					
Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn [österreichische Linie]:					
Lemberg-Czernowitz-Suczawa-Itzkany-Rumän. Grenze	356·553	—	1. Sept. 1866	28. Oct. 1869	
Summe α) .	570·950	146·034	—	—	
β) Auf Rechnung der Eigenthümer. [Localbahnen.]					
Staatsbahn-Direction Wien.					
Göpfritz-Gross-Siegharts	8·306	—	19. August 1895		
Mährisch-Budwitz-Jamnitz [2]) . .	20·698	—	8. November 1896		[2]) Am 9. November für den allgemeinen Verkehr eröffnet.
Schwarzenau - Waidhofen an der Thaya	7·168	—	4. August 1891		
Schwarzenau-Zwettl	21·290	—	5. Juli 1896		
Wittmannsdorf-[Leobersdorf]-Ebenfurth	15·152	—	23. August 1883		
Zusammen Wien .	72·614	—	—	—	

Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge der am Ende des Jahres 1896 im Betriebe gestandenen Bahnen (Kilometer)	Länge der zweigeleisigen Bahnstrecken (Kilometer)	Datum der Eröffnung der ersten Theilstrecke der einzelnen Bahnlinien	Datum der Eröffnung der letzten Theilstrecke der einzelnen Bahnlinien	Anmerkung
Staatsbahn-Direction Linz.					
Vöcklabruck-Kammer	8·540	—	1. Mai 1882		
Welser Localbahn:					
Wels-[Haiding]-Aschach . . .	20·335	—	20. August 1886		
Schleppbahn zum Donau-landungsplatz in Aschach[1])	0·773	—			[1]) Dient nur dem Güterverkehre.
Wels-Unterrohr	24·935	—	14. Oct. 1893	19. Nov. 1893	
Zusammen Linz .	54·583	—	—	—	
Staatsbahn-Direction Innsbruck.					
Valsuganabahn:					
Trient-Tezze [Reichsgrenze] .	65·138	—	27. April 1896		
Staatsbahn-Direction Villach.					
Fehring-Fürstenfeld	20·092	—	1. October 1885		
Fürstenfeld-Hartberg [Neudau]:					
Fürstenfeld-Hartberg	29·695	—	19. October 1891		
Bierbaum-Neudau	9·007	—			
Gailthalbahn:					
Arnoldstein-Hermagor	30·471	—	11. August 1894		
Gleisdorf-Weiz	14·594	—	28. Juli 1889		
Mösel-Hüttenberg	4·944	—	6. October 1870		
Unterkrainer-Bahnen:					
Grosslupp - Rudolfswerth-Strascha	62·159	—	28.Spt.1893	1. Juni 1894	
Laibach-Gottschee	70·397	—			
Ybbsthalbahn:					
Waidhofen-Gross-Hollenstein [schmalspurig][2])	25·230	—	15. Juli 1896		[2]) Spurweite 0·760 *m.*
Zeltweg - Fohnsdorf [Antonischacht]	8·501	—	29. März 1870	28. Febr. 1871	
Zusammen Villach .	275.090	—	—	—	

Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge der am Ende des Jahres 1896 im Betriebe gestandenen Bahnen	Länge der zweigeleisigen Bahnstrecken	Datum der Eröffnung der ersten	Datum der Eröffnung der letzten	Anmerkung
	Kilometer	Kilometer	Theilstrecke der einzelnen Bahnlinien	Theilstrecke der einzelnen Bahnlinien	
Staatsbahn-Direction Triest.					
Friauler Bahn:					
Monfalcone [Ronchi]-Cervignano	16.555	—	10. Juni 1894		
Staatsbahn-Direction Pilsen.					
Asch-Rossbach	15·020	—	26. September 1885		
Nakři-Netolitz-Netolitz Stadt	13·203	—	28. October 1895		
Plan-Tachau	11·888	—	16. Januar 1895		
Potscherad-Wurzmes	17·153	—	1. März 1887		
Schlackenwerth-Joachimsthal	8·500	—	23. December 1896		
Strakonitz-Winterberg	32·671	—	15. October 1893		
Wodňan-Prachatitz	27·423	—	15. October 1893		
Zusammen Pilsen	125·858	—			
Staatsbahn-Direction Prag.					
Beneschau-Wlaschim	22·598	—	15. December 1895		
Postelberg-Laun	10·594	—	16. September 1895		
Wotic-Selčan	16·620	—	1. October 1894		
Zusammen Prag	49·812	—			
Staatsbahn-Direction Olmütz.					
Mährische Westbahn:					
Prossnitz-Triebitz	77·152	—	1. September 1889		
Kosteletz-Čellechowitz	2·665	—	1. September 1889		
Kornitz-Opatowitz	10·856	—	1. September 1889		
Zwittau-Polička	19·213	—	15. September 1896		
Zusammen Olmütz	109·886	—	—	—	

Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge der am Ende des Jahres 1896 im Betriebe gestandenen Bahnen (Kilometer)	Länge der zweigeleisigen Bahnstrecken (Kilometer)	Datum der Eröffnung der ersten Theilstrecke der einzelnen Bahnlinien	Datum der Eröffnung der letzten Theilstrecke der einzelnen Bahnlinien	Anmerkung
Staatsbahn-Direction Lemberg.					
Lemberg-Belzec [Tomaszów]	88·420	—	23. October 1887		
Lemberg-[Kleparów]-Janów	17·512	—	21. November 1895		
Zusammen Lemberg	105·932	—	—	—	
Staatsbahn-Direction Stanislau.					
Bukowinaer Localbahnen:					
Hliboka-Berhometh a. S.	52·917	—	30. November 1886		
Abzweigung Karapcziu a. S.-Czudin	18·844	—	30. November 1886		
Schleppbahn Berhometh a. S.-Mezebrody[1])	9·017	—	21. December 1886		[1]) Dient in den Sommermonaten auch dem Personenverkehre.
Hadikfalva-Radautz	8·130	—	17. November 1889		
Hatna-Kimpolung	67·529	—	1. Mai 1888		
Schleppbahn Wama-Russisch-Moldawitza[1])	19·959	—	1. August 1889		[2]) Dient in den Sommermonaten auch dem Personenverkehre.
Dolina-Wygoda[2])	8·246	—	8. Juli 1883		
Kolomeaer Localbahnen:					
Kolomeaer-Peczeniżyn-Sloboda rungurska kopalnia	25·079	—	1. Oct. 1886	1. Dec. 1886	
Abzweigung Nadworniańskie przedmieście-Szczepanowice Kniaździwor	7·071	—	1. October 1886		
Ostgalizische Localbahnen:					
Tarnopol-Kopyczyńce	71·769	—	25. November 1896		
Tłumacz-Pałahicze-Tłumacz Stadt	6·746	—	1. Januar 1896		
Zusammen Stanislau	295·307	—	—	—	
Summe β	1.170·775	—	—	—	
Summe *b*	1.741·725	146·032	—	—	
Summe *A* [Bahnen i. Staatsbetr.]	9.024·475	937·636	—	—	

Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge der am Ende des Jahres 1896 im Betriebe gestandenen Bahnen (Kilometer)	Länge der zweigeleisigen Bahnstrecken (Kilometer)	Datum der Eröffnung der ersten Theilstrecke der einzelnen Bahnlinien	Datum der Eröffnung der letzten Theilstrecke der einzelnen Bahnlinien	Anmerkung
B. K. k. Staatsbahnen im fremden Betriebe.					
a) Im fremden Staatsbetriebe.					1) Im Betriebe der kgl. sächsischen Staatseisenbahnen.
Bodenbach-Niedergrund-Sächsische Grenze[1]	11·945	11·945	8. April 1851		2) Im Betriebe der kgl. bayerischen Staatseisenbahnen.
Kufstein-Bayerische Grenze[2] .	2·149	—	24. November 1858		3) Im Betriebe der kgl. preussischen Staatseisenbahnen.
Troppau-Preussische Grenze [Ratibor][3]	2·012	—	20. October 1895		
Zusammen *a* .	16·106	11·945			
b) Im Privatbetriebe.					4) Die Betriebführung der Wiener Verbindungsbahn wird bis auf Weiteres noch durch die beiden anschliessenden Privatbahnen [Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Südbahn-Gesellschaft] besorgt.
Wiener Verbindungsbahn.[4]					
Matzleinsdorf-Nordbahnhof .	6·741	6·741	15. Oct. 1857	5. Mai 1873	
Flügel zum Hauptzollamt[5] .	0·454	0·454			5) Dient nur dem Güterverkehre.
Flügel zum Lastenbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn[5]	0·159	0·159			
Zusammen .	7·354	7·354			
Normalspurige Localbahnen:					
Časlau-Zawratetz-Třemošnitz	17·093	—	6. Jan. 1881	14. Febr. 1882	
Skowic-Vrdy-Bučic	3.064	—	6. Januar 1881		
Časlau-Močowitz[6]	4·258	—	30. October 1882		6) Im Betriebe der Oesterr. Nordwestbahn. Die Linie Časlau-Močowitz dient nur dem Güterverkehre.
Königshan-Schatzlar[7]	5·691	—	5. October 1882		7) Im Betriebe der Süd-norddeutschen Verbindungsbahn.
Summa *b* .	37·460	7·354			
Summa *B* [Staatsb. im fremden Betrieb]	53·566	19·299			
C. Privatbahnen im Privatbetriebe.					
a) Hauptbahnen.					
Aussig-Teplitzer Eisenb.					
Aussig-Komotau	64·971	64·971	21. Mai 1858	8. Oct. 1870	
Aussig-Aussig-Landungsplatz[8]	5·080	—	1. Aug. 1878	12. Oct. 1892	8) Dient nur dem Güterverkehre.
Fürtrag .	70·051	64·971			

Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge der am Ende des Jahres 1896 im Betriebe gestandenen Bahnen (Kilometer)	Länge der zweigeleisigen Bahnstrecken (Kilometer)	Datum der Eröffnung der ersten Theilstrecke der einzelnen Bahnlinien	Datum der Eröffnung der letzten Theilstrecke der einzelnen Bahnlinien	Anmerkung
Uebertrag .	70·051	64·971			
Türmitz-Bilin [mit Localbetrieb]	26·136	—	6. Juni 1874		
Dux-Schwaz [mit Localbetrieb]	4·965	—	19. Januar 1878		
Zusammen .	101·152	64·971			
Böhmische Nordbahn.					
Prag-Turnau	104·325	—	16. Oct. 1865	28. Oct. 1872	
Kralup-Neratovic	16·966	—	16. October 1865		
Bakov-Georgswalde	98·073	—	14. Nov. 1867	1. Nov. 1873	
Rumburg-Nixdorf [mit Localbetrieb]	20·470	—	8. Jan. 1873	14. Dec. 1884	
Kreibitz-Neudörfl-Warnsdorf	11·458	—	16. Januar 1869		
Bodenbach-Tannenberg . . .	40·143	—	16. Januar 1869		
Bensen-Böhmisch-Leipa . . .	20·218	—	14. Juli 1872		
Schleppbahn zur Elbe in Tetschen[1])	0·818	—	21. April 1869		[1]) Dient nur dem Güterverkehre.
Localbahnen.					
Böhmisch-Kamnitz-Steinschönau	4·471	—	10. Februar 1886		
Röhrsdorf-Zwickau	4·795	—	1. September 1886		
Zusammen .	321·737	—	—	—	
Buschtěhrader Eisenbahn.					
Prag [Bubna]-Komotau-Eger .	237·819	36·746	4. Nov. 1863	1. März 1873	
Prag [Smichov]-Hostivic [mit Localbetrieb]	19·334	—	3. Juli 1872		
Wejhybka [Kladno]-Kralup .	24·813	—	23. Febr. 1856	23. Febr. 1872	
Duby-Alt-Kladno [mit Localbetrieb][2])	2·690	—	5. November 1855		[2]) Dient nur dem Güterverkehre.
Lužna-Lischan-Rakonitz [mit Localbetrieb]	9·394	—	5. Juni 1871	5. März 1873	
Priesen-Kaaden-Brunnersdorf [mit Localbetrieb][3]) .	10·251	—	9. November 1871		[3]) Dient gegenwärtig nur dem Güterverkehre. Der am 9. December 1871 eingeführte Personenverkehr wurde am 10. Juli 1876 wieder aufgelassen.
Fürtrag .	304·301	36·746	—	—	

Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge der am Ende des Jahres 1896 im Betriebe gestandenen Bahnen (Kilometer)	Länge der zweigeleisigen Bahnstrecken (Kilometer)	Datum der Eröffnung der ersten Theilstrecke der einzelnen Bahnlinien	Datum der Eröffnung der letzten Theilstrecke der einzelnen Bahnlinien	Anmerkung
Uebertrag .	304·301	36·746			
Komotau-Krima - Sächsische Grenze [Reitzenhain] . . .	36·243	—	12. Mai 1872	23. Aug. 1875	
Krima - Weipert Sächsische Grenze [mit Localbetrieb] .	35·144	—	12. Mai 1872		
Falkenau[Sächsische Grenze]-Klingenthal [mit Localbetrieb]	27·786	—	1. Juni 1876	1. Oct. 1886	
Tirschnitz-Franzensbad . . .	4·129	—	9. December 1871		
Localbahn.					
Krupa-Kolleschowitz	12·311	—	15. September 1883		
Zusammen .	419·914	36·746	—	—	
Graz-KöflacherEisenbahn.[1]					
Graz-Köflach	40·113	—	3. April 1860		[1]) Im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft.
Lieboch-Wies [mit Localbetrieb]	50·847	—	9. April 1873		
Zusammen .	90·960	—	—	—	
Kaiser Ferdinands-Nordb.					
Wien-Krakau	412·415	388·301	6. Jan. 1838	1. März 1856	
Verbindung des Wiener Nordbahnhofes mit der Donau-Ufer-Bahn[2])	1·298	—	29. September 1875		[2]) Dient nur dem Güterverkehre.
Floridsdorf-Jedlesee[2])	1·596	—	26. Juli 1841		
Verbindungs-Curve b. Süssenbrunn[3])	0·997	—	7. Mai 1873		[3]) Dient nur dem Viehtransport.
Gänserndorf-Marchegg	17·559	—	20. August 1848		
Lundenburg-Zellerndorf [mit Localbetrieb]	83·402	—	30. Dec. 1872	8. Dec. 1873	
Neusiedl - Grussbach [mit Localbetrieb]	8·351	—	30. December 1872		
Verbindungsgeleise der Station in Laa[4])	1·855	—	8. December 1873		[4]) Oberbau gegen Revers abgetragen.
Lundenburg-Brünn	59·519	—	7. Juli 1839		
Prerau-Olmütz	22·655	—	17. October 1841		
Schönbrunn-Troppau	28·192	—	17. December 1855		
Oderberg-Preussische Grenze [Annaberg][5])	3·264	—	1. September 1848		[5]) Auf dieser Linie besorgen die königl. preussischen Staatseisenbahnen den Fahrdienst.
Fürtrag .	641·103	388·301	—	—	

Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge der am Ende des Jahres 1896 im Betriebe gestandenen Bahnen (Kilometer)	Länge der zweigeleisigen Bahnstrecken (Kilometer)	Datum der Eröffnung der ersten Theilstrecke der einzelnen Bahnlinien	Datum der Eröffnung der letzten Theilstrecke der einzelnen Bahnlinien	Anmerkung
Uebertrag .	641·103	388·301			
Dziedítz-Saybusch	30·877	—	7. Dec. 1855	18. Aug. 1878	
Trzebinia-Preussische Grenze [Myslowitz][1]	26·063	—	13. October 1847		[1]
Szczakowa-Russische Grenze [Granica]	1·621	—	1. April 1848		
Krakau - Podgórze - Bonarka [mit Localbetrieb]	6·955	—	1. Januar 1888		
Verbindungs - Curve bei Krakau [mit Localbetrieb] .	0·466	—			
Verbindungs - Curve bei Podgórze-Plaszów[2]	0·469	—	29. August 1869	1. Aug. 1870	[2]
Brünn-Olmütz	100·531	—			
Olmütz-Sternberg	14·397	—			
Nezamislitz-Prerau	27·313	—	29. August 1869		
Kojetein-Bielitz	168·537	—	1. Juni 1888		
Verbindungs - Curve bei Bielitz	1·230	—			
Localbahnen.					
Drösing-Zistersdorf	11·305	—	1. October 1889		
Göding-K. k. Aerarial-Tabakfabrik	1·408	—	17. Januar 1889		
Göding [k. k. Tabakfabrik]-Ungarische Grenze [Holics]	0·814	—	18. Juni 1891		
Rohatetz-Straschnitz	4·721	—	1. Sept. 1887	1. Oct. 1889	
Kremsier-Zborowitz	16·520	—	1. November 1881		
Mährisch-Weisskirchen-Krasna	24·770	—	1. Januar 1884		
Wallachisch-Meseritsch-Wšetin	18·154	—	1. Juli 1885		
Krasna-Rožnau	13·183	—	1. Juni 1892		
Zauchtl-Bautsch	38·831	—	15. October 1891		
Zauchtl-Fulnek	9·498	—	25. October 1891		
Hotzendorf-Neutitschein . . .	10·073	—	1. Juni 1889		
Golleschau-Ustroń	5·414	—	18. December 1888		
Stauding-Wagstadt	7·488	—	1. October 1890		
Troppau-Bennisch	29·660	—	29. Juni 1892		
Fürtrag .	1211·401	388·301	—	—	

[1] Von der Eigenthumsgrenze der im Auslande gelegenen 0·044 *km* langen Theilstrecke [preussische Grenze Ende Przemsa-Brücke] der Kaiser Ferdinands-Nordbahn besorgt dieselbe bis Mislowitz [1·685 *km*] den Fahrdienst für Rechnung der königl. preussischen Staatseisenbahnen.

[2] Noch nicht dem Betriebe übergeben.

Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge der am Ende des Jahres 1896 im Betriebe gestandenen Bahnen (Kilometer)	Länge der zweigeleisigen Bahnstrecken (Kilometer)	Datum der Eröffnung der ersten (Theilstrecke der einzelnen Bahnlinien)	letzten	Anmerkung
Uebertrag .	1211·401	388·301			
Bielitz-Kalwarya	57·268	—	1. Juni 1888		[1]) Ausser dem stehen im Betriebe der Kaiser Ferdinands - Nordbahn, die Ostrau-Friedlander Eisenbahn und die Theilstrecke der Wiener Verbindungs-Bahn vom Praterstern bis zur Hetzgasse und der Flügel Praterstern-Lastenbahnhof.
Verbindungs - Curve bei Kalwarya	0·240	—	1. Juni 1888		
Branowitz-Pohrlitz	8·323	—	17. September 1895		
Rohrbach - Seelowitz - Seelowitz Stadt	3·350	—	17. September 1895		
Kojetein-Tobitschau	10·534	—	1. October 1895		
Zusammen .	1291·116[1])	388·301	—	—	
Kaschau-Oderberger Eisenbahn.					
Oesterreichische Linie.					
Oderberg-Ungarische Grenze [Csácza]	63·496	—	1. Febr. 1869	8. Jan. 1871	
Leoben-Vordernberger Eisenbahn.[2])					[2]) Im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft.
Leoben - Vordernberg [mit Localbetrieb]	15·200	—	18. Mai 1872		
Oesterreich. Nordwestbahn					
Garantirte Linien.					
Wien-Nimburg-Jungbunzlau.	352·914	—	6. Dec. 1869	1. Juni 1872	
Schleppbahn Korneuburg - Donaulände[3])	1·550	—	10. September 1874		[3]) Dient nur dem Güterverkehre.
Verbindung mit der Donau-Ufer-Bahn bei Wien[3]) . . .	1·164	—	1. März 1890		
Zellerndorf - Siegmundsherberg-Horn [mit Localbetrieb]	19·711	—	1. Juli 1872		
Deutschbrod-Rossitz	92·296	—	1. Juni 1871		
Gross - Wossek - Alt - Paka - Parschnitz	128·960	—	25. Oct. 1870	1. Juni 1871	
Wostromeř-Jičin [mit Localbetrieb]	17·462	—	17. December 1871		
Pelsdorf - Hohenelbe [mit Localbetrieb]	4·400	—	1. October 1871		
Trautenau - Freiheit [mit Localbetrieb]	9·862	—	17. December 1871		
Fürtrag .	628·319	—	—	—	

Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge der am Ende des Jahres 1896 im Betriebe gestandenen Bahnen (Kilometer)	Länge der zweigeleisigen Bahnstrecken (Kilometer)	Datum der Eröffnung der ersten Theilstrecke der einzelnen Bahnlinien	Datum der Eröffnung der letzten Theilstrecke der einzelnen Bahnlinien	Anmerkung
Uebertrag .	628·319	—			
Ergänzungsnetz.					
Nimburg - Tetschen - Mittelgrund	136·796	—	4. Oct 1873	5. Oct. 1874	
Tetschen-Laube[1])	2·871	—	1. März 1880		[1]) Dient nur dem Güterverkehre.
Zweites Verbindungsgeleise zwischen Tetschen und Laube[1])	1 071	—	16. October 1893		
Lissa-Prag	34·075	—	4. Oct. 1873	10. Mai 1875	
Schreckenstein-Aussig	1·467	—	1. Januar 1874		
Chlumetz Preussische Grenze [Mittelwalde]	113·014	—	4. Oct. 1873	15. Aug. 1875	
Geiersberg-Wildenschwert	14·065	—	5. October 1874		
Zusammen .	931·678	—	—	—	
Oesterreich.-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft.					
Altes Netz.					
Brünn-Prag-Bodenbach	383·755	326·469	1. Sept. 1845	8. April 1851	
Verbindungs-Curve in Prag	0·630	0·630	10. October 1871		
Böhmisch-Trübau-Olmütz	85·471	—	1. September 1845		
Marchegg-Ungarische Grenze	3·075	3 075	24. November 1870		
Ergänzungs-Netz.					
Wien-Střelitz	142·414	10·985	15. Sept. 1870	24. Nov. 1870	
Schlachthausbahn in Wien[1])	2·791	2·791	22. Januar 1874		[1]) Dient nur für den Viehtransport.
Flügel zu den Szálásen des Wiener Central - Viehmarktes[1])	0 670	—	14. September 1891		
Verbindung mit der Donau-Ufer-Bahn[2])	1·118	—	26. October 1876		[2]) Dient nur dem Güterverkehre.
Stadlau-Marchegg	34·475	34·475	24. November 1870		
Verbindung mit Süssenbrunn [K. F. N. B][1])	6·189	—	7. Mai 1873		
Grussbach-Znaim	25·214	—	15. September 1870		
Verbindungsbahn in Brünn	0·992	0·992	(15. September 1870)		
Fürtrag	686·794	379·417	—	—	

Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge der am Ende des Jahres 1896 im Betriebe gestandenen Bahnen	Länge der zweigeleisigen Bahnstrecken	Datum der Eröffnung der ersten	Datum der Eröffnung der letzten	Anmerkung
	Kilometer		Theilstrecke der einzelnen Bahnlinien		
Uebertrag .	686·794	379·417	—	—	
Ungarantirte Bahnen.					
Wien - Ungarische Grenze [Bruck an der Leitha] . . .	39·092	—	12. September 1846		
Chotzen - Halbstadt Preussische Grenze [Friedland] .	92·273	—	26. Juli 1875	15. Mai 1877	
Wenzelsberg-Starkotsch . . .	2·250	—	1. Februar 1876		
Halbstadt - Ottendorf [mit Localbetrieb]	13·636	—	26. Juli 1875		
Verbindungsgeleise in Halbstadt[1])	0·516	—	15. Mai 1877		[1]) Dient nur dem Güterverkehre.
Brünn-Rossitzer Bahn.					
Střelitz-Brünn	12·442	12·442	2. Januar 1856		
Střelitz-Segen Gottes	10·650	—	2. Januar 1856		
Segen Gottes-Oslavan[2]) . . .	5·591	—	10. Aug. 1862	5. Jan. 1873	[2]) Dient nur dem Kohlenverkehre.
Schleppbahnen zu den Kohlenschächten[2])	1·403	—	10. Aug. 1862	5. Jan. 1873	
Localbahnen.					
Bruck a. d. Leitha-Hainburg .	21·650	—	1. October 1886		
Schwechat-Mannersdorf	28·738	—	6. Januar 1884		
Verbindungsgeleise der Linien Wien-Bruck und Schwechat-Mannersdorf in Götzendorf .	0·413	—	1. August 1884		
Flügel in die Freudenau	1·318	—	26. April 1886		
Enzersdorf bei Staatz-Poisdorf .	9·392	—	6. September 1888		
Segen Gottes-Okriško	51·139	—	4. Juni 1886		
Studenetz-Gross-Meseritsch . .	22·273	—	13. Juni 1886		
Brünn-Tischnowitz	28·347	—	2. Juli 1885		
Zwittawa-Uferbahn[1])	1·127	—	10. Januar 1890		
Schwarzbach-Littau	2·579	—	10. Juli 1886		
Rudelsdorf-Landskron	3·761	—	1. Juni 1885		
Ottendorf-Preussische Grenze-Mittelsteine	2·712	—	5. April 1889		
Čelakovic-Brandeis a. d. E. . .	8·981	—	12. Oct. 1882	31. Oct. 1882	
Čelakovic-Mochow[1])	3·093	—	12. Oct. 1882	31. Oct. 1882	
Fürtrag .	1050·170	391·859	—	—	

Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge der am Ende des Jahres 1896 im Betriebe gestandenen Bahnen (Kilometer)	Länge der zweigeleisigen Bahnstrecken (Kilometer)	Datum der Eröffnung der ersten Theilstrecke der einzelnen Bahnlinien	Datum der Eröffnung der letzten Theilstrecke der einzelnen Bahnlinien	Anmerkung
Uebertrag .	1050·170	391.859			
Chotzen-Leitomischl	22 018	—	23. October 1882		
Přelouč-Prachowitz	18·803	—	18. October 1882		
Tasowitz-Kalkpodol	2·387	—			
Peček-Zasmuk-Gross-Bečvar	23·970	—	25. Oct. 1881	1. Aug. 1887	
Bošic-Kauřim	3·010	—			
Bošic-Svojšic [Karlsthal][1] . .	1·974	—			[1]) Dient nur dem Güterverkehre.
Pořičan-Sadska-Nimburg . . .	13·986	—	1. Juli 1882	26. Aug. 1883	
Verbindungsgeleise zwischen den Bahnhöfen der Oesterreich.-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Oesterreichischen Nordwestbahn in Nimburg[2]) . .	0·892	—	23. September 1896		[2]) Dieses Verbindungsgeleise dient nur dem Uebergangsverkehr von Militär-Transporten im Mobilisirungsfalle und steht daher gegenwärtig nicht im Betriebe.
Verbindungslinie Nimburg-Velelib[3])	2·846	—	26. August 1883		
Kralup-Welwarn	9·803	—	18. October 1882		
Minkowitz-Swolenowes . . .	7·893	—	20. Februar 1884		
Jenšovic-Lužec	3·214	—	1. Januar 1887		
Lobositz-Libochowitz	13·784	—	22. October 1882		
Theilstrecken der Mährischen Transversalbahn.					
Brünn-Ungarisch-Brod-Vlarapass [Ungarische Grenze] .	162·742	—	20. Juli 1884	28. Oct. 1888	[3]) Im Betriebe der Böhmischen Commerzialbahnen.
Verbindungsgeleise bei Brünn[1])	1·999	—	25. August 1887		
Verbindung mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bei Holubitz[1])	2·380	--	10. October 1887		
Verbindung mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Bisenz-Pisek	1·483	—	10. October 1887		
Wessely a. M. - Strassnitz [Ungarische Grenze]	14·451	—			
Kunowitz - Ungarisch-Hradisch	4.726	—			
Verbindungs-Curve bei Kunowitz[1])	0 535	—	1. Juni 1887		
Fürtrag .	1363·066	391·859	—	—	

Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge der am Ende des Jahres 1896 im Betriebe gestandenen Bahnen (Kilometer)	Länge der zweigeleisigen Bahnstrecken (Kilometer)	Datum der Eröffnung der ersten Theilstrecke der einzelnen Bahnlinien	Datum der Eröffnung der letzten Theilstrecke der einzelnen Bahnlinien	Anmerkung
Uebertrag .	1363·066	391·859			
Verbindung mit der Kaiser Ferdinands - Nordbahn in Ungarisch-Hradisch[1] . . .	0·992	—	1. April 1883		[1]) Dient nur dem Güterverkehre.
Zusammen .	1,364·058[2])	391·859			[2]) Ausserdem steht im Betriebe der Staatseisenbahn die Localbahn Swolenoves-Smečna.
Ostrau-Friedlander Eisenbahn.[3])					
Mährisch-Ostrau - Friedland .	33·005	—	1. Jan. 1871	21. Mai 1871	[3]) Im Betriebe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Südbahn.					
Oesterreichische Linien.[4])					[4]) Exclusive der schmalspurigen elektrischen Bahn Mödling-Hinterbrühl [4·476 *km* Baulänge].
Wien-Triest	577·192	577·192	15. Mai 1841	28. Juli 1857	
Mödling-Laxenburg	4·662	—	28. September 1845		
Wiener - Neustadt - Ungarische Grenze [Oedenburg] .	4·412	—	20. August 1847		
Bruck-Leoben	17·029	—	1. September 1868		
Marburg-Franzensfeste	373·763	2·585			
Verbindungsgeleise in Marburg	0·634	0·634	1. Juni 1863	20. Nov. 1871	
Pragerhof - Polstrau - Ungarische Grenze [Budapest] .	51·853	—			
Verbindungsgeleise bei Pragerhof	0·588	0·545	24. April 1860		
Steinbrück-Rann - Ungarische Grenze [Sissek]	50·804	—	1. October 1862		
St. Peter-Ungarische Grenze [Fiume]	52·055	—	20. Juni 1873		
Nabresina - Cormons - Italienische Grenze	49·688	13·656			
Verbindungsgeleise nächst Nabresina	0·683	0·683	1. October 1860		
Kufstein - Ala - Italienische Grenze	305·716	103·668	24. Nov. 1858	17. Aug. 1867	
Localbahnen.					
Liesing-Kaltenleutgeben . . .	6·680	—	18. August 1883		
Spielfeld-Radkersburg	30·927	—	14. Juli 1885		
Zusammen .	1,526·686[5])	698·963			[5]) Ausserdem sind im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft: Die Graz-Köflacher-Eisenbahn, Leoben-Vordernberger, Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter-B., die Theilstrecke der Wiener Verbindungsbahn Matzleinsdorf-Hetzgasse sammt Flügel zum Hauptzollamte, die steiermärkischen Landesbahnen, sowie die Localbahn Radkersburg-Luttenberg.

Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge der am Ende des Jahres 1896 im Betriebe gestandenen Bahnen (Kilometer)	Länge der zweigeleisigen Bahnstrecken (Kilometer)	Datum der Eröffnung der ersten Theilstrecke der einzelnen Bahnlinien	Datum der Eröffnung der letzten Theilstrecke der einzelnen Bahnlinien	Anmerkung
Süd-norddeutsche Verbindungsbahn.					
Pardubitz - Reichenberg-Preussische Grenze [Seidenberg]	199·876	—	4. Nov. 1857	18. Juli 1875	
Josefstadt-Preussische Grenze [Liebau]	62·151	—	1. Mai 1859	29. Dec. 1869	
Eisenbrod - Tannwald [mit Localbetrieb]	17·515	—	1. Juli 1875		
Zusammen .	279·542[1])	—			[1]) Ausserdem stehen im Betriebe der Süd-norddeutschen Verbindungsbahn: Die Localbahn Reichenberg - Gablonz-Tannwald mit dem Flügel Morchenstern-Josefsthal-Maxdorf und die k. k. Staatsbahnlinie Königshan-Schatzlar.
Eisenbahn Wien-Aspang.					
Wien-Felixdorf-Wiener-Neustadt-Aspang	75·916	5·430	7. Aug. 1881	28. Oct. 1881	
Central - Friedhof - Klein - Schwechat [mit Localbetrieb]	3·234	—	6. December 1881		
Verbindungs - Curve zur Donaulände - Bahn gegen Oberlaa[2])		—	28. October 1881		[2]) Im Betriebe der k. k. Staatsbahnen.
Zusammen .	79·918	5·430			
Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter-Bahn.[3])					[3]) Im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft.
Meidling-Pottendorf-Wiener-Neustadt	50·684	0·577	1. Sept. 1871	7. Mai 1874	
Pottendorf - Grammat - Neusiedl [mit Localbetrieb] . .	13·866				
Ebenfurth-Ungarische Grenze [Mitte Laithabrücke][4]) . . .	1·308				[4]) In Subpacht der Eisenb. Wittmansdorf-[Leobersdorf]-Ebenfurth und im Betrieb der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn.
Verbindungsgeleise mit der Donaulände - Bahn bei Inzersdorf	1·302				
Zusammen .	67·160	0·577			
Summa *a)* [Hauptbahnen] .	6.585·622	1586·847			

Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge der am Ende des Jahres 1896 im Betriebe gestandenen Bahnen (Kilometer)	Länge der zweigeleisigen Bahnstrecken (Kilometer)	Datum der Eröffnung der ersten (Theilstrecke der einzelnen Bahnlinien)	Datum der Eröffnung der letzten (Theilstrecke der einzelnen Bahnlinien)	Anmerkung
b) **Selbständige Localbahnen** [mit Ausnahme der im Staatsbetriebe befindlichen].					
Normalspurig.					
Auspitzer Localbahn.					
Auspitz Station - Auspitz Stadt	6·831	—	18. Juli 1894		
Böhmische Commerzialbahnen.					
Königgrätz-Wostromeř	33·996	—	19. März 1882	25. März 1882	
Sadova-Smiřitz	10·699	—			
Nimburg-Jičin	40·888	—	15. Nov. 1881	26. Aug. 1883	
Křinec-Königsstadtl	11·955	—			
Kopidlno-Libaň	4·055	—			
Liebaň-Bakov	33·303	—			
Detenitz-Dobrowitz[1])	14·183	—			[1]) Dient nur dem Güterverkehre.
Rokycan - Miroschau - Nezvěstic	26·719	—	1. Aug. 1882	1. Aug. 1883	
Smidar-Hochwessely	7·826	—	20. Februar 1882		
Zusammen .	183·624	—	—	—	
Bozen-Meraner Bahn.					
Bozen-Meran	31·613	—	5. October 1881		
Castolowitz-Reichenau an der Knezna-Solnitz [Kwasnay.]	15·277	—	26. October 1893		[2]) Im Betriebe der Oesterr. Nordwestbahn.
Deutschbrod-Humpoletz[2])	25·275	—	2. September 1894		
Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha.[2])					
Gross - Priesen - Loschowitz - Wernstadt	16·566	—	18. Aug. 1890	11. Sept. 1890	
Loschowitz-Auscha	7·846	—			
Zusammen .	24·412	—	—	—	
Kremsthalbahn.					
Linz - Kremsmünster - Klaus - Steyrling	64·936	—	30. Apr. 1881	1. Nov. 1888	
Unter-Rohr-Bad Hall	4·240	—	15. Mai 1887		
Zusammen .	69·176	—	—	—	

Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge der am Ende des Jahres 1896 im Betriebe gestandenen Bahnen (Kilometer)	Länge der zweigeleisigen Bahnstrecken (Kilometer)	Datum der Eröffnung der ersten Theilstrecke der einzelnen Bahnlinien	Datum der Eröffnung der letzten Theilstrecke der einzelnen Bahnlinien	Anmerkung
Kuttenberger - Localbahn[1])	2·809	—	10. Januar 1883		[1]) Im Betriebe der Oesterr. Nordwestbahn.
Mühlkreisbahn.					
Linz-Urfahr-Aigen-Schlögl .	57·782	—	18. October 1888		
Neutitscheiner Localbahn.					
Zauchtel-Neutitschein.	8·360	—	19. December 1880		
Radkersburg-Luttenberg[2]).	25·450	—	16. October 1890		[2]) Im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft.
Reichenberg-Gablonz-Tannwald.[3])					[3]) Im Betriebe der Süd-norddeutschen Verbindungsbahn.
Reichenberg-Gablonz-Tannwald	25·792	—	26. Nov. 1888	10. Oct. 1894	
Morchenstern - Josefsthal-Maxdorf	6·625	—	10. October 1894		
Zusammen .	32·417	—	—	—	
Stauding-Stramberg.	18·568	—	19. December 1881		
Stramberg-Wernsdorf. . . .	6·677	—	25. Juli 1896		
Swolenowes-Smečnaer Eisenbahn.[4])					[4]) Im Betriebe der Oesterr.-Ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
Swolenowes - Střebichowitz - Vinařic	10·405	—	1. Juni 1886		
Welchau-Wickwitz-Giesshübel-Sauerbrunn[5]).	8·049	—	1. Februar 1895		[5]) Im Betriebe der Buschtěhrader Eisenbahn. Vorläufig findet auf dieser Localbahn nur ein Güterverkehr statt und bleibt der Personenverkehr bis auf weiteres auf die Zeit vom 15. April bis 15. October eines jeden Jahres beschränkt.
Schmalspurig [Spurweite 0·76 *m*]					
Mori-Arco-Riva am Gardasee	24·502	—	29. Januar 1891		
Murthalbahn.					
Unzmarkt-Mauterndorf	76·281	—	10. October 1894		
Salzkammergut Localbahn.					
Ischl [Staatsbahnhof] Pfandl-St. Lorenz-Salzburg	63·290	—			
Ischl [Localbahnhof] Pfandl[6])	0·583		5. Aug. 1890	3. Juli 1894	[6]) Seit Eröffnung der Verbindung mit dem Staatsbahnhofe Ischl ausser Betrieb.
St. Lorenz-Mondsee	3·675	—			
Verbindungsgeleise bei St. Lorenz	0·214	—			
Zusammen .	67·762	—	—	—	

Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge der am Ende des Jahres 1896 im Betriebe gestandenen Bahnen (Kilometer)	Länge der zweigeleisigen Bahnstrecken (Kilometer)	Datum der Eröffnung der ersten Theilstrecke der einzelnen Bahnlinien	Datum der Eröffnung der letzten Theilstrecke der einzelnen Bahnlinien	Anmerkung
Steyrthalbahn.					
Steyr-[Garsten]-Agonitz . . .	32·168	—	20. Aug. 1889	19. Nov. 1890	
Pergern-Bad Hall	15·559	—	2. December 1891		
Zusammen .	47·727	—			
Normal- und schmalspurig.					
Steiermärk. Landesbahnen.					[1]) Im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft auf Rechnung der Steiermärkischen Landesbahnen. Der Flügel Hundsdorf-Skalis dient nur für den Kohlenverkehr. [2]) Wurde im Jahre 1896 in eine Actien-Gesellschaft umgewandelt und erscheint dann unter den schmalspurigen Bahnen separat nachgewiesen.
Normalspurige Strecken.					
Cilli-Wöllan[1])	37·475	—	28. December 1891		
Flügel Hundsdorf-Skalis[1]) . .	1·872	—	28. December 1891		
Schmalspurige Strecken [Spurweite 0·760 *m*].					
Kapfenberg-Seebach-Au[1]) . .	22·958	—	9. December 1893		
Pöltschach-Gonobitz[1])	14·928	—	20. December 1892		
Preding-Wieselsdorf-Stainz[1])	11·502	—	27. November 1892		
Unzmarkt-Mauterndorf [Murthalbahn][2]) [76·281 *km*] . . .	—	—			
Zusammen .	88·735	—			
Summe *b*) [Localbahnen] .	831·732	—			
c) **Zahnradbahnen.**					[3]) Die der Kahlenberg-Eisenbahn formell concessionirten, im Eigenthum der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft sich befindlichen und von der letzteren mit Dampf betriebenen Tramwaystrecken Nussdorferstrasse-Nussdorf [Zahnradbahnhof] sammt der Abzweigung Nussdorferstrasse-Heiligenstadt wurden unter die Linien der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft einbezogen. [4]) Im Eigenthum der Salzkammergut-Localbahn-Actien-Gesellschaft.
Normalspurig.					
Kahlenberg-Eisenbahn.[3])					
Nussdorf-Kahlenberg [System Riggenbach]	5·449	4·886	7. März 1874		
Schmalspurig [Spurweite 1·000 *m*].					
Achenseebahn.					
Jenbach - Achensee [Adhäsions- und Zahnstangenbetrieb, System Riggenbach.	6·369	—	8. Juni 1889		
Gaisbergbahn.					
Parsch - Gaisbergspitze [System Riggenbach] . . .	5·309	—	29. Mai 1887		
Schafbergbahn [System Abt][4])	5·862	—	1. August 1893		
Summe *c*) [Zahnrdb.] .	22·989	—			

Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge der am Ende des Jahres 1896 im Betriebe gestandenen Bahnen (Kilometer)	Länge der zweigeleisigen Bahnstrecken (Kilometer)	Datum der Eröffnung der ersten (Theilstrecke der einzelnen Bahnlinien)	Datum der Eröffnung der letzten (Theilstrecke der einzelnen Bahnlinien)	Anmerkung
d) **Dampftramways.**					
Normalspurig.					
Brünner Local-Eisenbahn-Gesellschaft.					
Schreibwald-Karthaus	7·957	3·423			
Abzweigung Ugartestrasse-Central-Friedhof	2·177	—			
Verbindungsgeleise mit der Station Brünn der Oesterreichisch - Ungarischen Eisenbahn-Gesellschaft[1]) .	0·221	—			[1]) Dient nur dem Güterverkehre.
Přivoz - Mährisch - Ostrau - Witkowitz[2])	6·062	—	31. Mai 1884		[2]) Den Betrieb auf der Localbahn Přivoz-Mähr.-Ostrau-Witkowitz führt die Eisenbahnbau- und Betriebs-Unternehmung Leo Arnoldi in Wien.
Verbindungsgeleise mit dem Frachtenbahnhofe Mährisch-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn[1])	1·050	—			
Mährisch-Ostrau Localbahnhof-Ostrawitzabrücke . . .	0·821	—	1. October 1896		
Zusammen .	18·288	3·423	—	—	
Dampftramway-Gesellschaft [vormals Krauss & Cie.]					
Wien-Stammersdorf	10·675	—	7. Juni 1886		
Abzweigung zur Rangirstation und zum Anschlusse an die Station Jedlesee der Oesterreichischen Nordwestbahn[3])	0·504	—	7. Juni 1886		[3]) Dient nur dem Güterverkehre.
Florisdorf-Gross-Enzersdorf .	14·913	—			
Hietzing-Perchtoldsdorf . . .	10·262	—	27. October 1883		
Perchtoldsdorf-Mödling . . .	3·299	—	12. Mai 1887		
Hietzing-Ober-St. Veit . . .	2·409	—	19. September 1887		
Zusammen .	42·062	—	—	—	

Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge der am Ende des Jahres 1896 im Betriebe gestandenen Bahnen (Kilometer)	Länge der zweigeleisigen Bahnstrecken (Kilometer)	Datum der Eröffnung der ersten Theilstrecke der einzelnen Bahnlinien	Datum der Eröffnung der letzten Theilstrecke der einzelnen Bahnlinien
Neue Wiener Tramway-Gesellschaft. [1])				
Westbahnlinie-Hütteldorf . .	5·848	5·237	2. Febr. 1885	1. Mai 1892
Abzweigung zum Vororte-Friedhof[2])	0 790		4. Juli 1885	
Sternwartestrasse-Nussdorferstrasse [Linienwall - Durchbruch] - Nussdorf [Zahnradbahnhof][3])	4·256	3·491	20. Juli 1885	
Abzweigung Nussdorferstrasse-Heiligenstadt[3]) . . .	0·794	—	26. Mai 1891	
Zusammen .	11·688	8·728		
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. [4])				
Salzburg- [Bahnhof] -Bayerische Grenze [Drachenloch].	13·243	—	10. Aug. 1886	20. Nov. 1886
Karolinenbrücke-Parsch . . .	1·700	—		
Verbindungsgeleise bei der Karolinenbrücke	0 180	—	5. Mai 1893	
Salzburg - Oberndorf - Lambrechtshausen	26·088	—	20. Jan. 1896	16. Mai 1896
Zusammen .	41·211	—	—	—
Wiener Localbahn-Actien-Gesellschaft.				
Wien [Matzleinsdorfer-Viaduct]-Wiener Neudorf-Guntramsdorf	17·209	—	29. Sept. 1886	27. Jan. 1895
Schmalspurig [Spurweite 1·000 *m*].				
Localbahn Innsbruck-Hall in Tirol[5])	12 143	—	1. Juni 1891	
Summe *d)* [Dampftramways] .	142 601	12 151		
Summe *C* [Privatb. im Privatbetr.]	7.582·944	103·884		
Oesterr. Eisenb.	16.660·985	2560·819		

Anmerkung:

[1]) Mit Dampf betriebene Strecken. Dieselben dienen nur dem Personenverkehre.

[2]) Wurde abgetragen, doch besteht die Verpflichtung, diese Abzweigung auf Verlangen wieder herzustellen.

[3]) Die Strecken Nussdorferstrasse [Linienwall-Durchbruch]-Nussdorf [Zahnradbahnhof] [3·543 *km* Baulänge und 3·465 *km* Betriebslänge] und Abzweigung Nussdorferstrasse-Heiligenstadt [0·794 *km* Baulänge und 0·682 *km* Betriebslänge] wurden formell der Kahlenberg-Eisenbahn concessionirt. Concessionsübertragung an die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft im Zuge.

[4]) Der Betrieb der Dampftramway und aller anderen Unternehmungen der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft ist an die Eisenbahnbau- und Betriebs-Unternehmung Leo Arnoldi in Wien verpachtet.

[5]) Dient nur dem öffentlichen Personenverkehre.

Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge der am Ende des Jahres 1896 im Betriebe gestandenen Bahnen (Kilometer)	Länge der zweigeleisigen Bahnstrecken im Ganzen (Kilometer)	Datum der Eröffnung der ersten Theilstrecke der einzelnen Bahnlinien	Datum der Eröffnung der letzten Theilstrecke der einzelnen Bahnlinien	Anmerkung
II. Ausländische Bahnen auf österreichischem Staatsgebiete.					
Staatsbahnen des Occupationsgebietes. [Schmalspurig, Spurweite 0·760 *m*]					
Theilstrecke Metković-Oesterreichische Grenze der Bahn von Mostar nach Metković .	1·330	—	14. Juni 1885		
Königlich bayerische Staatseisenbahnen.					
Eger-Asch-Bayerische Grenze [Selb]	29·601	—	1. November 1865		
Eger - Bayerische Grenze [Waldsassen]	6·818	—	15. October 1865		
Eger - Bayerische Grenze [Schirnding]	10·163	—	1. November 1883		
Zusammen .	46·582	—	—	—	
Königlich preussische Staatseisenbahnen.					
Dzieditz-Preussische Grenze [Pless]	2·277	—	24. Juni 1870		
Oświęcim-Preussische Grenze [Neu-Berun]	2·411	—	16. März 1863		
Zusammen .	4·688	—	—	—	
Königlich sächsische Staatseisenbahnen.					
Reichenberg - Grottau Sächsische Grenze [Zittau] . . .	21·771	—	1. December 1859		
Fürtrag .	21·771	—	—	—	

Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge der am Ende des Jahres 1896 im Betriebe gestandenen Bahnen	Länge der zweigeleisigen Bahnstrecken im Ganzen	Datum der Eröffnung der ersten Theilstrecke der einzelnen Bahnlinien	Datum der Eröffnung der letzten Theilstrecke der einzelnen Bahnlinien	Anmerkung
	Kilometer	Kilometer			
Uebertrag .	21·771	—			
Eger-Voitersreuth-Sächsische Grenze [Brambach]	21·040	6·015	1. November 1865		
Warnsdorf-Sächsische Grenze [Seifhennersdorf]	4·018	—	6. December 1876		
Summa II. Zusammen .	46·829	6·015	—	—	
Summa II. (Ausl. Bahnen auf öst. Gebiete) .	99·429	6·015	—	—	
Summe I, II .	16.760·414	2.566·834	—	—	
Abzüglich der Theilstrecke der österreichischen Eisenbahnen auf ungarischem Staatsgebiete mit	1·127	0·577	—	—	
und im Auslande mit	9·333	—	—	—	
Zusammen .	10·460	0·577	—	—	
beträgt die **Gesammtlänge aller für den öffentlichen Verkehr bestimmten, mit Dampf betriebenen Eisenbahnen in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern,** u. zw.:					
mit normaler Spurweite . . .	16.400·553	2.566·257	—	—	
mit schmaler Spurweite . . .	349·401	—	—	—	
Im Ganzen	16.749·954	2 566·257	—	—	

Anhang.

Im Anlageplane des vorliegenden Werkes war die Darstellung der Geschichte des österreichischen Eisenbahnwesens bis zu jenem Zeitabschnitte vorgesehen, wo durch Schaffung eines selbständigen k. k. Eisenbahn - Ministeriums ein wichtiger Wendepunkt auf diesem Gebiete eintrat.

Diesem Grundsatze zufolge musste auch die statistische Uebersicht den Stand des Eisenbahnwesens in Oesterreich im Jahre 1896 enthalten.

Dank der Pünktlichkeit, mit welcher das statistische Departement des k. k. Eisenbahn-Ministeriums die Hauptergebnisse der österreichischen Eisenbahnstatistik veröffentlicht, ward es noch möglich, den Stand des österreichischen Eisenbahnwesens im fünfzigsten Regierungsjahre Sr. Majestät des Kaisers im Werke aufzunehmen.

Die nachfolgenden Ziffern werden demnach als eine Ergänzung zu gelten haben, die bestimmt ist, den gewaltigen Fortschritt zu kennzeichnen, den das österreichische Eisenbahnwesen bis in die allerjüngste Zeit genommen hat.

* * *

Das dem öffentlichen Verkehre dienende Netz sämmtlicher auf österreichischem Staatsgebiete befindlicher mit Dampf und sonstigen mechanischen Motoren betriebenen Eisenbahnen, einschliesslich der auf ausländischem Boden gelegenen Theilstrecken österreichischer Eisenbahnen erreichte zu Beginn des Jahres 1898 eine Länge von 17.423·917 *km.* Im Jahre 1897 waren 620.341 *) *km* Eisenbahnen zur Eröffnung gelangt, und zwar:

*) Der Zuwachs gegen das Vorjahr verringert sich um 2 *km*, die infolge von Längenrichtigstellungen, Traceverlegungen in Abschlag gebracht wurden.

A) Bahnen im Staatsbetrieb.

a) **K. k. Staatsbahnen:**

	Baulänge		
Halicz-Ostrów-Berezowica [Tarnopol]			
Theilstrecke Podwysokie-Ostrów-Berezowica . . .	72·283 *km*	am	25. Januar
Schleppbahn Nadbrzezie-Weichselumschlagplatz	2·088 »	»	1. Mai
Halicz-Ostrów-Berezowica [Tarnopol]			
Theilstrecke Halicz-Podwysokie	29·274 »	»	1. Juni
Localbahn Barzdorf-Jauernig	5·169 »	»	6. August
Localbahn Haugsdorf-Weidenau-Weidenau Stadt	4·512 »	»	6. August
Chodorów-Podwysokie	42·245 »	»	29. November
Beraun-Dušnik	15·259 »	»	18. December

b) **Privatbahnen**

[Localbahnen]

auf Rechnung der Eigenthümer:

[Normalspurig.]

Neue Bukowinaer Localbahnen.			
Hliboka-Sereth	15·121 »	»	1. Januar
Itzkany-Suczawa	4·791 »	»	1. Januar
Modřan-Čerčan mit Abzweigung			
Theilstrecke Čerčan-Pišely-Požar	16·010 »	»	18. Januar

	Baulänge	
Rakonitz-Pladen-Petschau mit Abzweigung		
Rakonitz-Pladen-Luditz	52·500 *km.*	am 27. Juni
Protiwitz-Buchau	16·824 »	» 27. Juni
Borkie wielkie-Grzymałów	32·753 »	» 12. August
Modřan-Čirčan s. Abzweigung		
Theilstrecke Požar-Eule	4·000 »	» 22. September
Theilstrecke Modřan-Měchenic-Dobřiš	40·930 »	» 22. September
Zwittau-Skutsch		
Polička-Skutsch	32·975 »	» 6. October
Friauler-Bahn		
Cervignano-ital. Grenze [im Betrieb der Società Veneta per Impresse e construzioni publiche in Padua]	2·777 »	» 18. October
[schmalspurig]		
Neuhaus-Neubistritz [schmalspurig]	30·418 »	» 1. November

B) Privatbahnen im Privatbetrieb.

a) Hauptbahnen:

Böhmische Nordbahn		
Localbahn Kuttenthal-Unter-Cetno	8·334 »	» 18. October
Aussig-Teplitzer Eisenbahn		
Localbahn Teplitz-Reichenberg: Theilstrecke Teplitz [Settenz]-Lobositz	35·613 »	» 16. December

b) Selbständige Localbahnen:

Schneebergbahn [Adhäsionsstrecke]		
Wiener-Neustadt-Puchberg a/Schneeberg	28·237 »	» 15. April
Abzweigung Fischau-Wöllersdorf	4·755 »	» 15. April
Saitz-Czeicz-Göding	38·134 »	» 16. Mai
Melnik-Mšeno		
Melnik-Mšeno	23·962 »	» 22. Juni
Schleppbahn Melnik-Umschlagplatz	3·061 »	» 22. Juni
Lhotka-Strednitz	2·991 »	» 22. Juni
Mšeno-Unter-Cetno		
Unter-Cetno-Wratna-Lobes	4·548 »	» 23. October
Wratna-Lobes-Mšeno	10·400 »	» 4. December

c) Zahnradbahnen:

Schneebergbahn [Zahnradstrecke]		
Puchberg a/Schneeberg-Baumgartner	7·360 »	» 1. Juni
Baumgartner-Schneeberg	2·339 »	» 25. September

d) Elektrische Eisenbahnen:

[normalspurig]		
Wiener Tramway-Gesellschaft		
Remise Vorgartenstrasse-Praterstern-Wallgasse	9·631 »	» 28. Januar
Prag-[Smichov]-Kosiř	1·800 »	» 13. Juni
Prag-[Königl. Weinberge]-Žižkov	5·846 »	» 25. Juni und 18. September
[schmalspurig]		
Czernowitzer Strassenbahn	6·715 »	» 19. Juli
Reichenberger Strassenbahn	3·357 »	» 25. August und 3. November
Linz-Urfahr [Spurweite 0·900 *m*]	3·329 »	» 31. Juli
Zusammen neu eröffnete Strecken	620·341 *km*	
Hievon k. k. Staatsbahnen	170·830 »	
Privatbahnen	449·511 »	

Ausdehnung der Eisenbahnen in Oesterreich zu Beginn des Jahres 1898.

	Baulänge [Eigenthumslänge]		
	Linien		Im Ganzen
	mit normalem Betrieb	mit Localbetrieb	
I. Oesterreichische Eisenbahnen.			
A) Bahnen im Staatsbetrieb.			
a) K. k. Staatsbahnen.			
Hauptbahnen	5.938·873	642·635	6.581·508
Localbahnen	—	852·479	852·479
Zahnrad- und Adhäsionsbahnen	—	19·498	19·498
Summe *a)*	5.938·873	1.514·612	7.453·485
b) Privatbahnen			
auf Rechnung des Staates:			
Hauptbahnen	570·950	—	570·950
auf Rechnung der Eigenthümer:			
Localbahnen	82·867	1.336·688	1.419·535
Summe *b)*	653·817	1.336·668	1.990·485
Summe *A)*	6.592·690	2.851·280	9.443·970
B) K. k. Staatsbahnen im fremden Betrieb:	23·460	30·106	53·566
C) Privatbahnen im Privatbetrieb:			
a) Hauptbahnen	5.523·307	421·306	5.945·013
b) Localbahnen.			
α) Im Besitze von Hauptbahnen	—	683·788	683·788
β) Selbständige Localbahnen	—	947·784	947·784
c) Zahnradbahnen	—	32·688	32·688
d) Dampftramways	—	141·839	141·839
e) Drahtseilbahnen	—	0·917	0·917
f) Elektrische Bahnen	—	74·923	74·923
Summe *C)*	5.523·307	2.303·245	7.826·952
Summe I [Oesterreichische Eisenbahnen]	12.056·990	5.267·498	17.324·488
II. Ausländische Eisenbahnen auf österreichischem Gebiete	99·429	—	99·429
Hauptsumme	12.156·419	5.267·498	17.423·917

Die Länge der zweiten Geleise betrug am 1. Januar 1898 2.583·607 *km* = 14·83 % der Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen.

Die Vertheilung der Eisenbahnen in den einzelnen Kronländern im Jahre 1897 zeigt folgende Zusammenstellung:

Kronland	Bahnlänge Eigenthumslänge *km*	Auf den km^2 kommen Bahnen *m*	Auf 100.000 Einwohner entfallen *km* Bahn	Antheil des Kronlandes an der Gesammtlänge in %
Oesterreich unter der Enns .	1.790·263	90	67·258	10·28
Oesterreich ob der Enns .	864·157	72	109·967	4·96
Salzburg	328·625	46	189·398	1·89
Steiermark	1.283·789	57	100·084	7·37
Kärnten	447·695	43	124·012	2·57
Krain	422·483	42	84·673	2·43
Küstenland.	318.545	40	45·809	1·83
Tirol und Vorarlberg . . .	852·068	29	91·742	4·89
Böhmen	5.228·022	101	89·474	30·02
Mähren	1.768·451	80	77·670	10·16
Schlesien	549.669	107	90·757	3·16
Galizien	3.082·160	39	46·644	17·70
Bukowina	351·548	34	54·369	2·02
Dalmatien	125·982	10	23·886	0·72
	17.413·457	58	72·874	100

Ueber das aufgebrachte, amortisirte und verwendete Anlagecapital sämmtlicher österreichischer Eisenbahnen nach dem Stande vom 1. Januar 1898 gibt nachstehende Zusammenstellung Aufschluss:

Bahn	Aufgebrachtes	Amortisirtes	Verwendetes
	Anlagecapital in Gulden österr. Währ.		
K. k. Staatsbahnen im Betriebe der Staatseisenbahn-Verwaltung . .	1.037,271.936	58,346.673	1.184,225.389 (zusammen mit der folgenden Zeile)
Vom Staate auf eigene Rechnung betriebene Privatbahnen . . .	88,137.339	1,150.637	
K. k. Staatsbahnen in fremden Betrieb	3,573.475	60.647	3,760.830
Zusammen [K. k. Staatsbahnen]	1.128,982.750	59,557.957	1.191,891.227

Bahn	Aufgebrachtes	Amortisirtes	Verwendetes
	Anlagecapital in Gulden österr. Währ.		
Vom Staate auf Rechnung der Eigenthümer betriebene Localbahnen .	89,256.360	439.721	69,012.344
Privatbahnen im Privatbetrieb . .	1.565,379.450	130,767.448	1.503,952.058
Zusammen [Privatbahnen]	1,654.638.840	131,207.169	1.572,964·402
Im Ganzen [Staats- u. Privatbahnen]	2.783,618.590	190,765.126	2.764,855.629
Dampftramways	14,174.400	617.900	13,407·855

Stand der eigenen Fahrbetriebsmittel:

[Stand vom 1. Januar 1898]

	Locomotiven	Personenwagen	Lastwagen
Im Staatsbetriebe	2.119	5.022	38.761
Im Privatbetriebe	2.483	5.205	65.350
Zusammen*) . .	4.602	10.227	104.111

Leistungen der Fahrbetriebsmittel:

[Im Jahre 1897]

	Nutzkilometer [betreffend die Locomotiven]	Achskilometer [betreffend die Personen- und Lastwagen]
Im Staatsbetriebe	57,055 672	1.960,974.972
Im Privatbetriebe	62,201.855	2.658,581.954
Zusammen*) . .	119,257.527	4.619,556.926

Beförderte Personen:

[Im Jahre 1897]	Anzahl	Zurückgelegte Personenkilometer
Im Staatsbetriebe .	44,001.851	1.806,450.255
Im Privatbetriebe .	65,459.422	2.228,008.911
Zusammen*) . .	109,461.273	4.034,459.166

Hievon entfallen 1·03 % auf die I. Classe
7·38 % » » II. »
88·39 % » » III. »
0·20 % » » IV. »
3·00 % » Militärpersonen.

*) Exclusive Dampftramways.

Beförderte Güter:

[Im Jahre 1897]

	Tonnen	Geförderte Tonnenkilometer
Im Staatsbetriebe	34,112.963	3.978.079.936
Im Privatbetriebe	70,378.849	5.578,519.137
Zusammen*)	104,491.612	9.556,599.073

Finanzielle Betriebsergebnisse:

[Im Jahre 1897]

	Gesammte Betriebs-Einnahmen fl.	Hievon aus dem Personen-Verkehr fl.	Hievon aus dem Güter-Verkehr fl.
Im Staatsbetriebe	114,674.241	27,925.399	78,303.032
Im Privatbetriebe	162,186.281	35,474.069	123,422.716
Zusammen*)	276,860.522	63,399.468	201,725.748

Nettoertrag [Ueberschuss der Einnahmen über die Gesammt-Ausgaben]:

[Im Jahre 1897]

Im Staatsbetriebe	35,692.482 fl.
Im Privatbetriebe	105,115.377 »
Zusammen*)	140,807.859 fl.

Personalstand:

[Im Jahre 1897.]

	Beamte und Unterbeamte	Weibliche Bedienstete	Diener	Arbeiter im Taglohn [durchschnittlich]	Zusammen
Im Staatsbetriebe	12.041	302	30.759	37.460	80.562
Im Privatbetriebe	13.808	1273	21.800	53.304	90.185
Zusammen*)	25.849	1575	52.559	90.764	170.747

*) Exclusive Dampftramways.

Schleppbahnen:

Den Stand der Schleppbahnen am 1. Januar 1898 veranschaulichen nachstehende Zusammenstellungen:

Eisenbahnen	Schleppbahnen		Von der Gesammtlänge der Schleppbahnen sind	
	Anzahl	Länge	Normalspurig	Schmalspurig
I. Oesterreichische Eisenbahnen.		*km*	*km*	*km*
Bahnen im Staatsbetriebe	625	376·152	338·614	37·538
» » Privatbetriebe	860	778·186	725·208	52·978
Zusammen	1485	1154·338	1063·822	90·516
Dampftramways	29	14·632	14·632	
II. Ausländische Bahnen auf österreichischem Staatsgebiete	8	3·536	1·916	1·620
Summe	1522	1172·506	1080·370	92·136

Die Eigenthums- und die Betriebsverhältnisse der Schleppbahnen veranschaulicht die nachstehende Zusammenstellung.

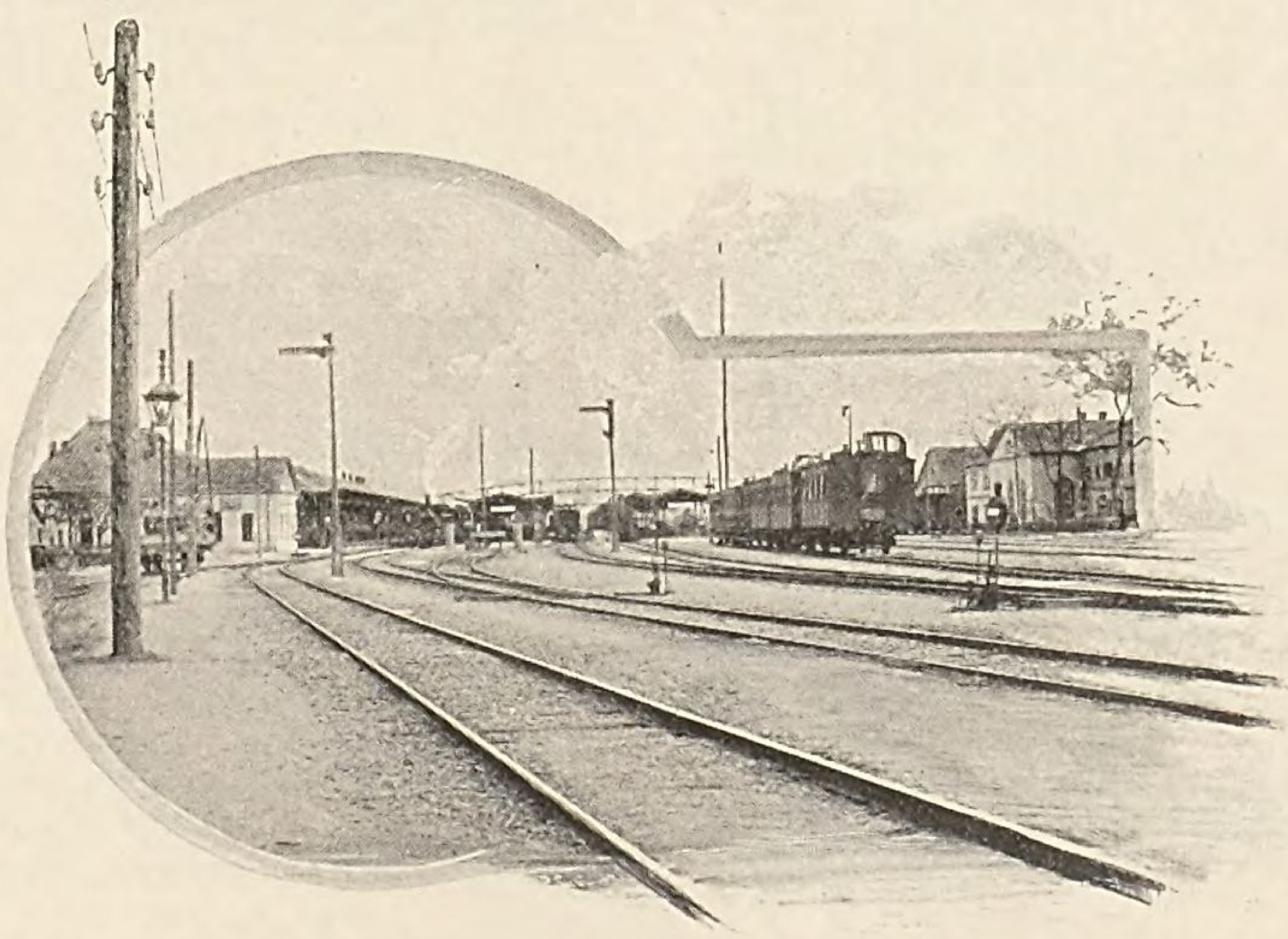
Eisenbahnen	Von der Gesammtlänge der Schleppbahnen			
	stehen im Eigenthume		werden betrieben	
	der Bahnverwaltungen	von Privaten oder anderen Gesellschaften	mit Dampf	mit animalischer oder anderer Kraft
	Kilometer			
I. Oesterreichische Eisenbahnen.				
Bahnen im Staatsbetriebe	78·876	297·276	320·991	55·161
» » Privatbetriebe	218·027	560·159	593·736	184·450
Zusammen .	296·903	857·435	914·727	239·611
Dampftramways	14·123	0·509	14·632	
II. Ausländische Bahnen auf österreichischem Staatsgebiete .		3·536	0·895	2·641
Summe .	311·026	861·480	930·254	242·252

Von der mit 1522 ausgewiesenen Gesammtzahl der Schleppbahnen schliessen 471 auf freier Strecke und 1051 auf Stationen an.

Nach der Art der Betriebe, denen die Schleppbahnen dienen, vertheilt sich die Anzahl derselben wie folgt:

Bergwerks- und Hüttenbahnen [Montanbahnen] 324
Industriebahnen [Fabrikbahnen] . 918
Land- und forstwirthschaftliche Bahnen 71
Sonstige Bahnen für Privatzwecke 209

Wird die Länge sämmtlicher Geleiseanlagen der Schleppbahnen, das ist also auch solcher, welche noch ausser den Hauptgeleisen derselben und deren Abzweigungen vorhanden sind, gemessen, so ergibt sich eine Gesammtlänge von 1493·399 *km*.




VIRIBUS
UNITIS

Alphabetisch geordnetes Verzeichnis

der

Illustrationen, Karten und sonstigen Beilagen.

[I. 1 = I. Band erster Theil, I. 2 = I. Band zweiter Theil, II. = II. Band etc., S. = Seite.]

A.

Achenseebahn [Burgeck und Anstieg gegen Eben]. I. 2. S. 544.
Achenseebahn-Locomotive. I. 2. S. 546.
Achsbüchse von Adams [1851]. II. S. 496.
Achslager der Kaiser Ferdinands-Nordbahn [1854]. II. S. 505.
Achslager der Pferdebahn Prag-Lana [1830]. II. S. 503.
Achslager der k. k. Staatsbahnen [1844]. II. S. 505.
Achslager der k. k. Staatsbahnen [1894.] II. S. 507.
Achtkuppler der Strade ferrate del Mediterraneo [1873]. II. S. 455.
Achtkuppler der Südbahn [1870]. II. S. 454.
Adams-Achsen, Personenwagen mit [1852]. II. S. 496.
Adamsthal, Tunnel bei. I. 1. S. 233.
Adelsberg, Bau des Bahnhofes im Jahre 1855. I. 1. S. 290.
Adelsberg, Bahnhof. I. 1. S. 287.
Agram, Aufnahmsgebäude. III. S. 473.
Agram, Savebrücke bei. I. 1. S. 409.
Altenmarkt, Tunnel bei. I. 2. S. 25.
Alt-Paka, Station der Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-norddeutschen Verbindungsbahn 1872. II. S. 369.
Ambulanzwagen der Sanitäts-Züge des souveränen Malteser-Ritter-Ordens. II. S. 150.
Amerikanischer Eisenbahnzug aus dem Jahre 1831. I. 1. S. 43.
Andrássy, Georg Graf. I. 1. S. 349.
Angern, Aufnahmsgebäude der Pferdebahn Linz-Budweis. II. S. 393.
Anina. I. 1. S. 387.
Arlbergbahn. Ausblick von Dalaas auf den Schmiedtobel, Engelwandtunnel und Brunnentobel. I. 2. S. 319.
Arlbergbahn bei dem ehemaligen Gipsbruche bei Dalaas. I. 2 S. 317.
Arlbergbahn im Klosterthale. I. 2. S. 307.
Arlbergbahn, Längenschnitt der. I. 2 S. 286.
Arlbergbahn, Lawinen-Schutzanlagen zwischen Klösterle und Danöfen [aus der Bauzeit]. I. 2. S. 309.
Arlbergbahn, Lawinen-Schutzbau. II. S. 222.
Arlbergbahn, Steinschlag-Schutzbau im Schnänn [Felskopf nach der Verbauung]. I. 2. S. 334, 335.
Arlbergbahn, Tunnelprofile. II. S. 240.
Arlbergbahn, Typen für Lawinen-Verbauungen. II. S. 223.
Arlbergbahn, Type für Steinschlag-Verbauungen. II. S. 223.
Arlbergbahn bei Wald. I. 2. S. 311.
Arlbergstrasse im Anfange unseres Jahrhunderts. I. 1. S. 79.
Arlbergtunnel, Längenprofil. II. S. 240.
Asch, Bahnhof [Eger-Hof, 1865]. II. S. 399.
Aspang, Station [Wien-Aspang]. I. 2. S. 471.
Atmosphärische Eisenbahn. I. 1. S. 260, 261.
Aufnahmsgebäude-Typen der ungarischen Linien der Südbahn. II. S. 393.
Auftraggeber, elektrischer, von Siemens & Halske für Weichen-Centralstellwerke [Rangirbahnhof Nussdorf 1891]. III. S. 93.
Auftraggeber, mechanischer, von Stephan v. Götz & Söhne für Weichen-Centralstellwerke [Bahnhof Linz 1884]. III. S. 93.
Aussee, Brücke über die Traun. I. 2. S. 219.
Aussichtswagen der Kaiserin Elisabeth-Bahn. II. S. 528.
Aussichtswagen der Kronprinz Rudolf-Bahn. II. S. 528.
Aussig, Abrollbahnhof der Aussig-Teplitzer Bahn. II. S. 358.
Aussig, Elbebrücke [Oesterreichische Nordwestbahn]. I. 2. S. 509.
Aussig, Umschlagplätze der Aussig-Teplitzer Bahn. II. S. 362, 363.
Auwahl. I. 1. S. 223.

B.

Badelwand, die Arbeiten an der. I. 1. S. 242.
Badelwand-Arkade. I. 1. S. 243.
Badelwand, Profil. II. S. 187.
Baden, Ansicht der Station [1842]. II. S. 386.
Baden, Station 1842. II. S. 327.
Baden, Bahnhof. I. 1. S. 171.
Baden 1896. II. S. 372.
Bain'sche Mittelstation mit Reserve-Indicator, Schefczik'schem Commutator und Smei-Batterie. III. S. 100.

Bain'scher Nadeltelegraph. III. S. 99.
Ballastwagen. I. 1. S. 19.
Baltimore Ohio-Eisenbahn, Wettfahrt mit der Locomotive »Tom Thumb« 1830. I. 1. S. 45.
Banhans, Dr. Anton. IV. S. 231.
Banicza [Piski-Petrosény]. III. S. 448.
Baross Gábor. III. S. 407.
Barossdenkmal vor dem Ostbahnhofe in Budapest. III. S. 442.
Baumgartner, Andreas von. IV. S. 175.
Beaumont's Karren. I. 1. S. 6.
Beförderung auf den deutschen Eisenbahnen, General-Uebersicht. III. vor S. 21.
Belgischer Oberbau. I. 1. S. 147.
Berkinshaw's Schiene 1820. I. 1. S. 10.
Berlin, Potsdamer Bahnhof [1838]. I. 1. S. 63.
Bernsdorf, Viaduct bei. I. 2. S. 147.
Betriebszimmer des k. u. k. Eisenbahn- und Telegraphen-Regimentes. II. S. 173.
Bichlwang, Innbrücke bei. I. 1. S. 301.
Bielitz, Bahnhof. I. 2. S. 371.
Bier-Transportwagen [1893]. II. S. 540.
Bilin, Theissbrücke bei [Mármaros-Sziget-Kőrösmező]. III. S. 447.
Biliński, Dr. Leon Ritter von. IV. S. 279.
Billowitz, Tunnel bei. I. 1. S. 233.
Bischofshofen. I. 2. S. 169.
Bischofshofen, Bau des Tunnels bei. II. S. 234, 235.
Blansko, Tunnel bei. I. 1. S. 233.
Bleiburg. I. 1. S. 413.
Blenkinsop's Zahnradlocomotive. I. 1. S. 27.
Blocksignal mittels optischer Telegraphen [Kaiser Ferdinands-Nordbahn, 1864]. III. S. 86.
Blocksignalposten [Bauart Hattemer]. III. S. 88.
Blocksignalposten [Bauart Siemens & Halske]. III. S. 87.
Bludenz. I. 2. S. 87.
Bochnia. I. 1. S. 305.
Bockbrücke. II. S. 168.
Bodenbach. I. 2. S. 91, 139.
Bodmer'sche Eisenbahn. I. 1. S. 123.
Bogenschienenträger, Fellabrücke [Tarvis-Pontafel]. II. S. 288.
Böhmisch-Brod. I. 1. S. 223.
Böhmisch-Brod, Viaduct bei. I. S. 225.
Böhmisch-Leipa [Böhmische Nordbahn]. I. 2. S. 133.
Böhmisch-Trübau, Station [1845]. II. S. 325.
Böhmisch-Trübau, Grundriss der Werkstätte. II. nach S. 584.
Bohrmaschine nach Brandt's System. II. S. 237.
Bohrmaschine mit zehn Bohrspindeln. II. S. 599.
Bolleroswand. I. 1. S. 270.
Borysław [1873]. I. 2. S. 123.
Bottac, Felspartie [Herpelje-Triest]. I. 2. S. 355.
Bozen. I. 1. S. 303.
Brandeis, Brücke bei [1845]. I. 1. S. 224.
Branowitz, Station [1839]. I. 1. S. 156.
Bregenz, Eisenbahn-Drehbrücke [Linie Bregenz-Lindau]. II. S. 307.
Bregenz, Traject-Anlage. I. 2. S. 81, 85.
Bregenz, Traject-Anstalt [Bregenz-Hafenpartie]. II. S. 366.
Bregenz, Trockendock. II. S. 598.
Breitenstein I. 1. S. 263.
Bremsschuhe. III. S. 35.
Brenner, altes Posthaus und Kirchlein. I. 1. S. 425.
Brenner, alte Strasse über den. I. 1. S. 417.
Brennerbahn, Anlagen zum Schutze gegen kleinere Felsen- und Geröllstücke. II. S. 220.
Brennerbahn, Ansichten von der. I. 1. S. 421, 425, 429.
Brennerbahn bei Blumau. I. 1. S. 431.
Brennerbahn, Brücke über die Eisack bei Mauls. II. S. 268.
Brennerbahn, Durchschlag des Astertunnels. I. 1. S. 433.
Brennerbahn, Einschnittsprofil mit Verkleidungsmauer. II. S. 213.
Brennerbahn, Entwässerungs-Anlage [Längenschnitt in der Bahnachse]. II. S. 214.
Brennerbahn, Entwässerungs-Anlage [Querschnitt und Einzeltheile]. II. S. 215.
Brennerbahn, Holzprovisorium. II. S. 224.
Brennerbahn, Bau im Kuntersweg. I. 1. S. 430.
Brennerbahn, Querprofile. II. S. 213.
Brennerbahn, Sprengung des Sprechenstein. II. S. 216.
Brennerbahn, Trace. I. 1. S. 418.
Brennerbahn, Wasserlauf-Correction durch Hebung der Thalsohle. II. S. 214.
Brixlegger Innbrücke. I. 1. S. 299.
Brody. I. 2. S. 47.
Bruck, Carl Freiherr von. IV. S. 177.
Bruck a. M. I. 1. S. 241.
Bruneck. II. S. 193.
Brünn, Ankunft der Dampfwagenzüge auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Bahnhofe bei der Eröffnungsfahrt am 7. Juli 1839. I. 1. S. 157.
Brünn, erstes Aufnahmsgebäude. I. 1. S. 201.
Brünn, Bahnhof. I. 1. S. 171.
Brünn, Bahnhof [1839]. II. S. 329.
Brünn, Bahnhof [1849]. II. S. 329.
Brünn, Bahnhof [Kaiser Ferdinands-Nordbahn] vor und nach dem Umbau. II. S. 360.
Brünn, gewölbte Durchfahrt aus Stampfbeton auf dem Nordbahnhofe [Kaiser Ferdinands-Nordbahn]. II. S. 273.
Brünn, Durchlass aus Stampfbeton auf dem Nordbahnhofe. II. S. 275.
Brünn, Einfahrt des ersten Zuges am 7. Juli 1839. I. 1. S. 155.
Brünn, Kohlenbahnhof der Nordbahn. II. S. 361.
Brünn, Neues Magazin der Nordbahn [1897]. II. S. 419.
Brünn, Viaduct bei. I. 1. S. 154.
Brünn-Böhmisch-Trübau, Bauten der k. k. nördlichen Staatsbahn zwischen. I. 1. S. 233.
Brünn-Böhmisch-Trübau, Trace der Bahn, I. Hälfte. I. 1. S. 232.
Brünn-Böhmisch-Trübau, Trace der Bahn, II. Hälfte. I. 1. S. 234.
Brunnentobel-Viaduct. I. 2. S. 325.
Brunton's »mechanischer Wanderer«. I. 1. S. 27.
Bucsa [Königlich-Ungarische Staatsbahnen]. III. S. 401.

Budapest, Aufnahmsgebäude auf dem Ostbahnhofe. III. S. 460.
Budapest, Aufnahmsgebäude auf dem Westbahnhofe [Abfahrtsseite]. III. S. 467.
Budapest, Aufnahmsgebäude auf dem Westbahnhofe [Ankunftsseite]. III. S. 467.
Budapest, Bahnhof der Ungarischen Centralbahn [1846]. I. 1. S. 207.
Budapest, ehemaliger Bahnhof der südöstlichen Staatsbahn. I. 1. S. 381.
Budapest, Heizhaus auf dem Ostbahnhofe [Einrichtung zur Verladung der Kohle auf die Tender]. III. S. 507.
Budapest, Heizhaus auf dem Ostbahnhofe. III. S. 508.
Budapest, Kesselschmiede der Hauptwerkstätte. III. S. 499.
Budapest, Ladestation auf dem Ostbahnhofe [Füllhalle]. III. S. 506.
Budapest, Ladestation auf dem Ostbahnhofe [Schaltbrett]. III. S. 507.
Budapest, ehemaliger »Losonczer Bahnhof«. III. S. 393.
Budapest, Maschinenhaus der elektrischen Beleuchtungsanlage auf dem Ostbahnhofe. III. S. 505.
Budapest-Josefstadt, Central-Weichen- und Signal-Stellapparat auf dem Bahnhofe. III. S. 519.
Budatin, Waagbrücke bei [nächst Sillein] [Kaschau-Oderberger Bahn]. III. S. 451.
Budigsdorf, Tunnel und Viaduct [1845]. I. 1. S. 222.
Budigsdorf, I. S. 225.
Budweis, Station [1868]. I. 2. S. 20.
Bugbrücke [Carl Ludwig-Bahn]. I. 2. S. 47.
Burstall und Hill's Dampfkutsche. I. 1. S. 40.
Buschtěhrader Eisenbahn, Grenzbrücke [Weipert-Annaberg]. I. 2. S. 59.
Buschtěhrader Eisenbahn, Trace vor Prag. I. 1. S. 363.
Buschtěhrader Eisenbahn, Ueberfahrtsbrücke [Strecke Lužna-Lischau-Rakonitz]. I. 2. S. 59.
Buschtěhrader Bahn, Uebersichtskarte 1856. I. 1. S. 359.

C.

Canden Town, Canalbrücke [London-Birmingham]. I. 1. S. 39.
Cantaughel, Brücke und Tunnel, Portal gegen Tezze [Valsugana-Bahn]. I. 2. S. 493.
Carl Ludwig-Bahn, Bauanlagen im Jahre 1869. I. 2. S. 47.
Celva, Stützmauer mit Sparbogen und Viaduct [Valsugana-Bahn]. I. 2. S. 492.
Cera, Einschnitt bei [Dalmatiner Staatseisenbahnen]. I. 2. S. 213.
Červena, Moldaubrücke bei [im Bau]. II. S. 303.
Červena, Montirung des Moldau-Viaductes [Böhmisch-Mährische Transversalbahn]. I. 2. S. 347.
Červena, Montirung der Moldaubrücke. II. S. 304.
Chlumecky, Handelsminister, Ritter von. II. S. 19.
Chotzen, Tunnel bei. I. 1. S. 221, 223.
Church's Dampfwagen. I. 1. S. 42.
Chybi, Station. II. S. 354.
Cilli, k. k. südliche Staatsbahn mit dem Bahnhofe [1845]. I. 1. S. 249.
Cilli, Aufnahmsgebäude im Jahre 1846. I. 1. S. 252.
Cilli, Station [1846]. II. S. 338.
Cilli, Station [1863]. II. S. 338.
Cisternenwagen [1893]. II. S. 542.
Concessions-Urkunde der ersten österreichischen Eisenbahn. I. 1. S. 95.
Corpus juris 1698. I. 1. S. 8.
Coupéwagen mit Seitengang [1882]. II. S. 522.
Csertova-Viaduct [Localbahn Zólyombrezó-Tiszolcz]. III. S. 555, 558.
Čsetateboly [Piski-Petrosény]. III. S. 448.
Csorba, Station, nebst Station der Csorbaer Zahnradbahn [Kaschau-Oderberger Bahn]. III. S. 417.
Csorbaer Zahnradbahn. III. S. 450.
Cugnot's Dampfwagen für Kriegszwecke. I. 1. S. 22.
Cursus publicus zur Zeit Marc Aurel's in Carnuntum. I. 1. S. 77.
Cyclopede. I. 1. S. 46.
Czedik, Sectionschef, Freiherr von. II. S. 33.
Czeija & Nissl's Relief-Farbschreiber [1890]. III. S. 109.
Czernowitz, Bahnhof [1867]. I. 1. S. 481.
Czernowitz, Detail der eingestürzten Pruthbrücke. I. 1. S. 485.
Czernowitz, die Pruthbrücke nach ihrer Reconstruction. I. 1. S. 489.
Czörnig, Karl Freiherr von Czernhausen. IV. S. 197.

D.

Dammausführung unter schwierigen Verhältnissen [nach Pressel's Anordnung]. II. S. 217.
Dampfkrahne auf dem Umschlagplatz in Aussig a. d. Elbe. II. S. 363.
Dampftramway-Locomotive, System Krauss & Comp. I. 2. S. 536.
Dampftramway-Locomotive, System Krauss & Comp. [Serie B]. I. 2. S. 537.
Daniel, Baron Ernö. III. S. 411.
Debica. I. 1. S. 305.
Debreczin, Bahnhof im Jahre 1857. I. 1. S. 444.
Detmold's Fliegender Holländer. I. 1. S. 46.
Deutschbrod, Bahnhof der Oesterreichischen Nordwestbahn und der Süd-norddeutschen Verbindungsbahn [Keilbahnhof]. II. S. 368.
Diensteintheilung, Tableau der bei der k. k. priv. Kaiser Franz Josef-Bahn. IV. S. 245.
Diligence im Anfange des neunzehnten Jahrhunderts. I. 1. S. 83.
Donau, die erste Brücke über die [1838]. I. 1. S. 150.
Donau-Dampftraject zwischen den Stationen Gombos und Erdöd. III. S. 381.
Donauuferbahn, Brücke über den Donaucanal bei Nussdorf. I. 2. S. 243.
Doppelter Weg. I. 1. S. 7.
Draisine, System Plank [1883]. II. S. 545.

Drehgestelle eines vierachsigen Personenwagens [1895]. II. S. 497.
Dresden, Bahnhof [1838]. I. 1. S. 62.
Drohobycz, Station [1873]. I. 2. S. 127.
Dunajecbrücke. I. 1. S. 305.

E.

Eben, der grosse Einschnitt [Bischofshofen-Selzthal]. I. 2. S. 185.
Ebener Einschnitt, Rutschungs-Abbauten. II. S. 225.
Ebensee, Traunbrücke [Salzkammergut-Bahn]. I. 2. S. 229.
Eberstein. I. 2. S. 45.
Eichgraben, Viaduct. I. 1. S. 451.
Eichhoff, Ritter von. IV. S. 125.
Eichler, Wilhelm Freiherr von. IV. S. 241.
Eiffelbrücke. II. S. 167.
Eilzug der Königlich-Ungarischen Staatsbahnen [1898]. III. S. 515.
Eilzug-Locomotive, $^3/_5$ gekuppelte [1897]. III. S. 480.
Einfacher Weg. I. 1. S. 7.
Einschnitt nächst der Brzeżanyer Chaussée während des Baues [Carl Ludwig-Bahn, 1869]. I. 2. S. 53.
Einschnittsbetrieb, englischer. II. S. 215.
Einschnittsprofil der Nordbahn [1837]. II. S. 208.
Eipel, Brücke über die. I. 1. S. 383.
Eisenbahnschleuse. I. 1. S. 21.
Eisenbahnzug aus dem Jahre 1837. I. 1. S. 150.
Eisenberg, Station und Schloss [Dux-Bodenbach]. I. 2. S. 92.
Eisenbrod, Abzweigung bei [Süd-norddeutsche Verbindungsbahn]. I. 2. S. 153.
Eisenerz, Erzbeförderung. I. 1. S. 90.
Eisenerz-Vordernberg. [*km* 10·2—10·8]. I. 2. S. 485.
Elbeteinitz. I. 1. S. 223.
Elektrisches Wächterhaus [System Gattinger]. III. S. 523.
Ellipsenträger über den Donauarm bei Stadlau. II. S. 298.
Engelwandtunnel, Westportal des [Arlberg-Bahn]. I. 2. S. 324.
Engerth, Wilhelm Freiherr von. I. 1. S. 279.
Engerth-Locomotive der südlichen Staatsbahn [1854]. II. S. 437.
Engerth-Locomotive der südlichen Staatsbahn [1856]. II. S. 439, 441.
Enns, Gitterbrücke über die [Kronprinz Rudolf-Bahn, Gesäuse-Eingang]. II. S. 285.
Ennsmauertunnel. I. 2. S. 29.
Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahn 1835. I. 1. S. 50.
Essegg, Draubrücke bei. III. S. 454.
Etagewagen [1870]. II. S. 533.
Etschbrücke, Südtiroler Linie der k. k. Staatsbahnen. I. 1. S. 303.
Etschbrücke der Localbahn Bozen-Kaltern. I. 2. S. 509.
Etzel, Karl v. I. 1. S. 335.
Etzeldenkmal auf der Brennerhöhe. I. 1. S. 435.
Europa, Figuration von. II. S. 99.
Eusdow-Station London [London-Birmingham]. I. 1. S. 39.
Evan's Baggermaschine. I. 1. S. 44.
Evan's Segelwagen. I. 1. S. 46.

F.

Faal. I. 1. S. 411.
Fahrkarten-Muster. III. nach S. 150.
Fahrordnung der k. k. priv. Kaiserin Elisabeth-Westbahn für den 28. Juni 1891. III. S. 55.
Feldbahnbau. II. S. 159.
Feldgeschütze, Verladung nach Eisenbahn-Transport-Vorschrift vom Jahre 1870. II. S. 149.
Feld-Geschütze, Verladung nach Eisenbahn-Transport-Vorschrift vom Jahre 1878. II. S. 153.
Feldmässiger Bahnbau. II. S. 161.
Feldtelegraphenbau. II. S. 165.
Ferdinand I., Kaiser von Oesterreich, König von Ungarn etc. etc. I. 1. S. 131.
Festungsgeschütz, Einwaggonirung. II. S. 155.
Festwagen der Eisenbahnen im Huldigungsfestzuge für das a. h. Kaiserpaar am 26. April 1879. I. 2. S. 269.
Fillunger, Johann. I. 1. S. 247.
Fischbauchschiene ältester Construction. I. 1. S. 9.
Fischer von Rösslerstamm H., Zug- und Stossvorrichtung [1895]. II. S. 501.
Fiume, Aufnahmsgebäude. III. S. 472.
Fiume, Drehbrücke. III. S. 456.
Fiume, Elevator auf dem Bahnhofe. III. S. 471.
Flachschienen-Oberbau, amerikanischer, der Nordbahn [1837]. I. 1. S. 144.
Fleischtransport-Wagen [System Mann]. [1885.] II. S. 541.
Floridsdorf, Station im Jahre 1838. I. 1. S. 159.
Floridsdorf. I. 1. S. 163.
Floridsdorf, Grundriss der Werkstätte. II. nach S. 581.
Floridsdorfer Stationshütte [1838]. I. 1. S. 158.
Frachtbrief der Kaiser Ferdinands-Nordbahn aus den Fünfziger-Jahren. III. nach S. 268.
Francesconi, Hermenegild. I. 1. S. 141.
Franz I., weil. Kaiser von Oesterreich, König von Ungarn etc. etc. I. 1. S. 75.
Franz Joseph I., Porträt Sr. Majestät. I. 1. vor dem Titel.
Franz Joseph-Orientbahn, Karte der. I 1. S. 331.
Franzdorf, Viaduct im Bau. I. 1. S. 288.
Franzdorf, Viaduct. I. 1. S. 289.
Franzensfeste. I. 1. S. 429, I. 2. S. 77, 79.
Franzensfeste, Viaduct über den Eisack-Fluss [im Bau]. I. 2. S. 77.
Franzenthal, Polzenbrücke bei [Böhmische Nordbahn]. I. 2. S. 137.
Fräsmaschine, einfache selbstthätige. II. S. 603
Fräsmaschine, freistehende selbstthätige. II. S. 604.
Freund von Ferenczi Karoly. III. S. 439.
Friedland [Schloss], Süd-norddeutsche Verbindungsbahn. I. 2. S. 150.

Fuhrwerke, Verladung nach Eisenbahn-Transport-Vorschrift vom Jahre 1870. II. S. 149.
Fürstenberg, Karl Egon Fürst von. I. 1. S. 357.

G.

Gaisbergbahn, Partie der. I. 2. S. 543.
Gänserndorf, Station [1839]. II. S. 325.
Garamberzencze-Selmecz, Oberbau. III. S. 459.
Garney's Dampfkutsche. I. 1. S. 41.
Gastorf, Einschnitt bei [Oesterreichische Nordwestbahn]. I. 2. S. 105.
Gattinger's tragbares Telephon, Leitungsanschluss in Bambusrohrstücken. III. S. 115.
Gattinger's Zug-, bezw. Feldtelephon [1886]. III. S. 114.
Gebührentarif für den Verkehr in der Richtung von Marchegg nach Szolnok [1852]. III. nach S. 214.
Geflügel-Transportwagen. III. S. 488.
Gerstner, Franz Anton Ritter von. I. 1. S. 93.
Gerstner, Franz Josef Ritter von. I. 1. S. 87.
Gesäuse-Eingang. I. 2. S. 33.
Gesäuse-Eingang, Tunnel. I. 2. S. 34.
Gesteins-Bohrmaschine [System Brandt]. II. S. 239.
Ghega, Carl. I. 1. S. 145.
Ghegadenkmal in der Station Semmering. I. 1. S. 283.
Gloggnitz, Bahnhof der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn [1845]. I. 1. S. 262.
Gloggnitz, Bahnhof. I. 1. S. 173.
Gloggnitz, Station [1842]. II. S. 327.
Glongtobel, Polygonträger durch die Lawine ins Thal geworfen [2. Februar 1893]. I. 2. S. 336.
Gmunden, Bahnhof bei. I. 1. S. 113.
Göding. II. S. 370.
Goggau, Brücke über den Wagenbach und Tunnel. I. 2. S. 35.
Gorove István, ungarischer Minister. III. S. 376.
Gossensass [Brennerbahn]. II. nach S. 190.
Gossensass, Wassertunnel des Eisack. I. 1. S. 425.
Gottesthaler und St. Ulricher Draubrücke. I. 1. S. 415.
Grafenstein, Gurkbrücke. I. 1. S. 413.
Gran, Brücke über die. I. 1. S. 383.
Graphicon des Fahrplanes der priv. österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft. Strecke Wien-Bodenbach. Giltig vom 1. October 1897. III. nach S. 22.
Graz, Bahnhof [1841]. I. 1. S. 245.
Graz, Mitteltract des Südbahnhofes. II. S. 411.
Graz, Südliche Staatsbahn bei [Burg Gösting]. I. 1. S. 244.
Greifendorf, Viaduct bei. I. 1. S. 233.
Griechenland, Figuration von. II. S. 99.
Grignano, Einfahrt nach. I. 1. S. 292.
Gross, Dr. Gustav. IV. S. 241.
Gross-Kikinda, Perron [Querschnitt]. II. S. 418.
Gross-Reifling [1869]. I. 2. S. 27.
Gumpoldskirchen, Bahnhof. I. 1. S. 171.
Gumpoldskirchen, Tunnel bei. I. 1. S. 169.
Güterwagen der Leipzig-Dresdener Eisenbahn. I. 1. S. 60.
Güterwagen der Linz-Budweiser Pferdeeisenbahn. II. S. 538.
Güterwagen, gedeckter, mit 10 *t* Tragfähigkeit. III. S. 572.
Güterwagen, offener, mit 10 *t* Tragfähigkeit. III. S. 572.
Güterwagen-Typen, Bahnhof in Mährisch-Ostrau. III. S. 37.
Güterzug-Locomotive, fünffach gekuppelte, System Klose. III. S. 568.
Güterzug-Locomotive der Carl Ludwig-Bahn [1859]. II. S. 448.
Güterzug-Locomotive der Kaiser Franz Joseph-Orientbahn [1859]. II. S. 450.
Güterzug-Locomotive der Moskau-Kursk-Bahn [1868]. II. S. 453.
Güterzug-Locomotive der Nordbahn [1844]. II. S. 435.
Güterzug-Locomotive der südlichen Staatsbahn [1858]. II. S. 446.
Güterzug-Locomotive der südlichen Staatsbahn [1859]. II. S. 451.
Güterzug-Locomotive der Südbahn [1860]. II. S. 451.
Güterzug-Locomotive, ungarische. III. S. 482.
Guttenberg, Feldmarschall-Lieutenant Emil Freiherr von. IV. S. 285.
Győr [Raab], Aufnahmsgebäude. III. S. 473.

H.

Hadersdorf-Weidlingau, Station. II. S. 371.
Hampsstead rood bridge [London-Birmingham]. I. 1. S. 39.
Harfengeleiseanlage, Rangirbahnhof Brigittenau. III. S. 31.
Haselbach, Eisenbahnbrücke über den. I. 1. S. 98.
Haswell, John. II. S. 429.
Haupthandelslinien des europäischen Festlandes. II. S. 103.
Heiligenstadt, Donaucanal-Brücke. II. S. 295.
Heizhausanlage [gerade] auf dem Wiener Central-Bahnhofe der Staatseisenbahn-Gesellschaft. II. S. 629.
Heizkesselwagen. III. S. 490.
Hellwag, Wilhelm. I. 2. S. 60.
Herbertbrücke. II. S. 169.
Herkules-Fürdő [Herkulesbad]. Aufnahmsgebäude in. III. S. 468.
Hetton-Sunderland Kohlenbahn. I. 1. S. 30.
Heusinger von Waldegg's Personenwagen [1870]. II. S. 522.
Hieflau, Rangirbahnhof [1869]. I. 2. S. 31.
Hilfssignal der Kaiser Ferdinands-Nordbahn 1845. III. S. 61.
Hintergasse, Station, im Bau. I. 2. S. 329.
Hlubočeper erster Viaduct. I. 2. S. 56.
Hochbautype von der Böhmisch-Mährischen Transversalbahn. II. S. 413.
Hochklausner Tunnel. I. 1. S. 429.
Hochschiene [Rail] [Kaiser Ferdinands-Nordbahn, 1838]. II. S. 245.
Hofwagen der Staatsbahnen [1845]. II. S. 529.
Hofzug, ungarischer, Salonwagen Sr. Majestät. III. S. 492.
Hofzug, ungarischer, Salon Sr. Majestät. III. S. 493.

Hofzug, ungarischer, Schlafsalon Sr. Majestät. III. S. 494.
Hofzug, ungarischer, Schlafsalon Ihrer Majestät. III. S. 496.
Hohenau, Aufnahmsgebäude der Nordbahn. II. S. 393.
Höhenkarte der bedeutenderen österreichischen Eisenbahnen und einiger ausländischer Anschlussstrecken. II. nach S. 188.
Höhenmessbarometer. II. S. 197.
Holinec, Eisenbahn-Viaduct der Nordbahn nach der am 14. Juli 1866 erfolgten Sprengung, mit dem von den preussischen Truppen hergestellten Provisorium. II. S. 145.
Hollán Ernö. III. S. 379.
Holleischen, Radbusabrücke. I. 1. S. 472.
Höllengrund und Helenenthal-Viaduct [Teplitz-Reichenberger Localbahn]. I. 2. S. 504.
Holub's Glockenschlagwerk 1868. III. S. 67.
Holzprovisorien beim Feldbahnbau. II. S. 163.
Holzprovisorium der Innundationsbrücke bei Stadlau. II. S. 279.
Homberger Tunnel. I. 1. S. 413.
Hopfgarten. Salzburg-Tiroler Bahn [Hohe Salve und der Wasserfall]. I. 2. S. 183.
Hostowitz. I. 1. S. 221.
Hotel-Fremden, Graphische Darstellung der in Wien angekommenen, 1874—1895. III. S. 172.
Hotzendorf. I. 2. S. 370.
Hullein. II. S. 370.

J.

Jägergraben. I. 1. S. 263.
Jamna, Pruthbrücke bei [Stanislau-Woronienka]. II. S. 271.
Jaremcze, Pruthbrücke im Bau [Erste Steinschar]. II. S. 273.
Jaremcze, Brücke bei [k. k. Staatsbahn Stanislau-Woronienka]. II. S. 272.
Jessernik, Eisenbahn-Viaduct der Nordbahn nach der am 14. Juli 1866 erfolgten Sprengung, mit dem von den preussischen Truppen hergestellten Provisorium. II. S. 144.
Iglau, Bau des Viaductes und der Brücke über den Igelfluss. I. 2. S. 341.
Iglau, Viaduct beim Nordwestbahnhofe im Bau. II. S. 270.
Iglawabrücke, Reconstruction [Auswechslung der Gusseisenpfeiler]. II. S. 311.
Iglawa-Viaduct bei Eibenschitz [im Bau]. I. 2. S. 10.
Iglawa-Viaduct nach Auswechslung der Mittelpfeiler [Wien-Brünn]. II. S. 309.
Imprägnirungswagen. II. S. 544.
Infanterie, Einwaggonirung. II. S. 157.
Innichen, Station [im Bau]. I. 2. S. 71.
Innsbruck, Bahnhof. I. 1. S. 299.
Innsbruck. I. 1. S. 429.
Innsbruck [k. k. Staatsbahn, 1859]. II. S. 397.
Innsbruck, Einfahrt. I. 1. S. 299.
Innsbruck, schiefe Brücke bei. I. 1. S. 299.
Josef, Erzherzog Palatin. I. 1. S. 119.
Ischl. I. 2. S. 225.
Iselberg Station [Innsbruck-Hall]. I. 2. S. 539.
Iselbergtunnel im Bau. I. 1. S. 421.
Iselbergtunnel. I. 1. S. 425.
Isonzobrücke im Bau [Monfalcone-Cervignano]. II. S. 293, 294.
Ivan, Station. III. S. 582.
Ivan, Abstieg von der Wasserscheide [Brdjani-Schleife von unten]. III. S. 579.
Ivánka Imre. III. S. 383.

K.

Kaiserwasserbrücke, ehemalige, der Nordbahn. II. S. 278.
Kaiserzug [1892]. II. S. 530.
Kaiserzug, Speisewagen. II. S. 531.
Kaiserzug, Speisesalon im Speisewagen. II. S. 531.
Kaiserzug, mittleres Deckengemälde im Speisewagen. II. S. 532.
Kalchberg, Franz Ritter von. IV. S. 181.
Kalte Rinne, Viaduct über die [im Bau]. I. 1. S. 271, 272.
Kalte Rinne, Viaduct über die [unmittelbar nach seiner Vollendung]. I. 1. S. 275.
Kamnitz, Thalenge beim »Wüsten-Schloss«. I. 1. S. 372.
Kapfenberg. I. 1. S. 240.
Karakó-Viaduct auf der Linie Csikszereda-Gyimes [Széklerbahn]. III. S. 455.
Karlstein [Böhmische Westbahn]. I. 1. S. 467.
Karst, Schneeschutz-Anlage [Station Adelsberg]. II. S. 211.
Kärnthnerbahn, Ansichten von der. I. 1. S. 413.
Karte der ersten österr. Eisenbahn. I. 1. S. 96.
Kastenreith, Gitterbrücke bei [Kronprinz Rudolf-Bahn]. II. S. 284.
Keissler Karl. I. 1. S. 218.
Kemény, Baron Gábor, ungarischer Minister. III. S. 376.
Kerschbacher Tunnel [südliche Staatsbahn]. II. S. 227.
Kerschbaum, Stationsgebäude. I. 1. S. 102.
Key, Viaduct bei [1845]. I. 1. S. 226.
Kis-Sebes [Strecke Nagyvárad-Predeal]. III. S. 403.
Klabawabrücke bei Rokitzan. I. 1. S. 475.
Klabawa-Viaduct bei Chrast. I. 1. S. 477.
Kladno. I. 1. S. 361.
Klagenfurt [1863]. II. S. 337.
Klagenfurt. I. 1. S. 413.
Klamm, Station mit dem Klammtunnel. I. 1. S. 264.
Klamm [Semmeringbahn], Stationsgebäude. II. S. 393.
Klamm, Tunnel zur Bauzeit. I. 1. S. 265.
Klappscheibe, mit Starkstrom betriebene, für Rangir- oder für Vorsignale von Siemens & Halske. III. S. 83.
Klattau [Pilsen-Eisenstein] I. 2. S. 193.
Klausenburg [Kolozsvár], Aufnahmsgebäude. III. S. 466.
Klein, Gebrüder. I. 1. S. 146.
Klein-Semmering mit dem Tannenberg [Böhmische Nordbahn]. I. 2. S. 135.
Kleparówer Schluchtübersetzung [Carl Ludwig-Bahn]. I. 2. S. 47.

Kleparówer Schlucht, Brücke über die [Carl Ludwig-Bahn, 1869]. I. 2. S. 49.
Klösterle, Egerbrücke bei, während ihrer Verstärkung im Jahre 1888. I. 2. S. 57.
Klötzelholzbrücken, Construction von Pressel. II. S. 277.
Kogerer, Heinrich Ritter von. IV. S. 241.
Kohlentarif, Kundmachung der k. k. priv. österreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 15. November 1858 betreff den Kohlentarif. III. S. 206.
Kohlenwagen mit Zweiradbremsen. I. 1. S. 20.
Kohn Moriz. III. S. 62.
Kohn's Mikrophonsender [Südbahn 1887]. III. S. 113.
Kohnbrücke. II. S. 170, 171.
Kollnitz, Lavantbrücke bei [Unter-Drauburg-Wolfsberg]. I. 2. S. 475.
Komotau. I. 2. S. 93.
Königswald, Station [Dux-Bodenbach]. I. 2. S. 89.
Korb-Weidenheim, Handelsminister Freiherr von. II. S. 35.
Körber, Dr. von. IV. S. 283.
Kőrösmező, Grenztunnel [Linie Püspök-Ladány-Kőrösmező]. III. S. 412.
Kosár-Viaduct [Munkács-Beskid]. III. S. 445.
Krakau, Bahnhof [1848]. I. 1. S. 297.
Krakau, Aufnahmsgebäude. II. S. 400.
Krakau, umgestaltetes Aufnahmsgebäude der Nordbahn [1895]. II. S. 417.
Kralován, Waagbrücke bei [Kaschau-Oderberger Bahn]. III. S. 450.
Krassowa. I. 1. S. 387.
Krausel-Klause, Viaduct über die. I. 1. S. 269.
Kremer, Handelsminister Ritter von. II. S. 27.
Krempenplatte [System Hohenegger]. II. S. 259.
Krems a. D., Donaubrücke bei [Herzogenburg-Krems]. I. 2. S. 496. II. S. 304.
Krinsdorf, Einschnitt zur Bauzeit [Brüx-Klostergrab]. I. 2. S. 259.
Krinsdorf, Viaduct im Bau [Brüx-Klostergrab]. I. 2. S. 263.
Krivádia, Ansicht vor der Station [Strecke Piski-Petrosény]. III. S. 406.
Kronprinz Rudolf-Bahn, Karte der k. k. priv. I. 2. S. 22.
Kübeck, Karl Friedrich Freiherr von IV. S. 143.
Kufstein. I. 1. S. 302.
Kufstein [Südbahn], Aufnahmsgebäude und Restaurationsgebäude. II. S. 408.
Kuttig's Knallsignal [Kaiser Ferdinands-Nordbahn, 1867]. III. S. 71.

L.

Laibach, Station [1849]. II. S. 339.
Laibach, Station [1863]. II. S. 339.
Laibach, Viaduct der k. k. südlichen Staatsbahn über die alte Triester Strasse [1856]. II. S. 267.
Laibach-Triest, die k. k. südliche Staatsbahn. I. 1. S. 287.
Laibacher Moor, Damm über das. I. 1. S. 286.
Lambach, Eisenbahnbrücke über die Traun bei. I. 1. S. 112.
Lamprechtsburg, Tunneleingang bei der [im Bau]. I. 2. S. 73.
Landeck. I. 2. S. 291.
Landeck, Uebersetzung des Innthales bei. I. 2. S. 293.
Landeck, Inn-Viaduct bei [Landeck-Bludenz]. II. S. 297.
Landskron, Empfang bei Eröffnung der k. k. nördlichen Staatsbahn. I. 1. S. 228.
Landskron. I. 1. S. 225.
Langbein'scher Rollschemel, Ueberstellung normalspuriger Wagen auf demselben. III. S. 574.
Langen. I. 2. S. 303.
Langen [Tunnelausgang] I. 2. S. 301.
Langen, Pumpenhaus. I. 2. S. 305.
Längentobel, Verbauung im. I. 2. S. 334.
Langenwang. I. 1. S. 240.
Langschwellen-Oberbau, eiserner [System Battig de Serres]. II. S. 256.
Langschwellen-Oberbau, eiserner [System Hohenegger, 1888]. II. S. 256.
Lanna Adalbert. I. 1. S. 108.
Laschenverbindung beim Oberbau der Kaiserin Elisabeth-Bahn [1858]. II. S. 257.
Laschenverbindung beim Oberbau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn [1866]. II. S. 257.
Lastzug-Locomotive, $^3/_3$ gekuppelte. III. S. 477.
Lastzug-Locomotive, $^4/_4$ gekuppelte. III. S. 477.
Latte, ablesbare. II. S. 195.
Latte zum Nivelliren und Höhenmessen. II. S. 185.
Laube, Elbe-Umschlagplatz der Oesterreichischen Nordwestbahn. I. 2. S. 275.
Laube, Umschlagstation. II. S. 364.
Laube, Umschlagplätze der Oesterreichischen Nordwestbahn. II. S. 365.
Laufen, Brücke über die Traun [Salzkammergut-Bahn]. I. 2. S. 223.
Laun, Grundriss der Werkstätte. II. nach S. 584.
Laun, Egerbrücke. I. 2. S. 115.
Launsdorf. I. 2. S. 44.
Läutewerk auf dem Wächterhause [Staatseisenbahn-Gesellschaft, 1875]. III. S. 64.
Lavini di Marco. I. 1. S. 304.
Lawoczne [Stryj-Beskid]. I. 2. S. 361.
Leipnik, Endstation [1842]. I. 1. S. 199.
Leipzig, Bahnhof [1838]. I. 1. S. 61.
Leipzig-Dresdner Eisenbahn, Personenwagen. I. 1. S. 60.
Lemberg, Station, Aufnahmsgebäude. I. 1. S. 437.
Lemberg, Bahnhof [1866]. I. 1. S. 479.
Lemberg, Aufnahmsgebäude. II. S. 401.
Lenkachsen der Linz-Budweiser Pferdebahn [1828]. II. S. 494.
Lenkachsen von E. Schmidt [1826]. II. S. 495.
Lenkachsen von F. Wetzlich [1845]. II. S. 495.
Leoben [1869]. I. 2. S. 36.
Leobersdorf, Bahnhof. I. 1. S. 173.
Leopolder's Glockenschlagwerk [1860]. III. S. 67.
Lest, Stationsplatz der Pferde-Eisenbahn. II. S. 325.
Lest, Stationsgebäude im heutigen Zustande. I. 1. S. 106.
Lienzer-Klause, Bau der Pusterthalbahn. I. 2. S. 69.

Liesing, Bahnhof. I. 1. S. 171.
Lilienfeld [k. k. niederösterreichische Staatsbahnen]. I. 2. S. 201.
Lindenhammer, Südportal des Tunnels [Strecke Falkenau-Graslitz]. I. 2. S. 197.
Lindenhammer, Brücke über die Zwodau bei [Strecke Falkenau-Graslitz]. I. 2. S. 199.
Lindheim, Hermann Dietrich. I. 1. S. 447.
Lindheim, Wilhelm v. I. 2. S. 533.
Linz, Bahnhof [1860]. I. 1. S. 453.
Linz, Brücke über die Donau bei. I. 1. S. 104.
Linz, Werkstätte der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen [Schmiede]. II. S. 573.
Linz, Werkstätte der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen [Kesselschmiede]. II. S. 575.
Linz, Werkstätte der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen [Kesselschmiede und Blechbearbeitungs-Werkstätte]. II. S. 576.
Linz, Werkstätte der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen [Locomotivmontirung]. II. S. 577.
Linz, Werkstätte der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen [Blechbearbeitung]. II. S. 579.
Linz, Werkstätte der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen [Hilfsmaschinen in der Locomotivmontirung]. II. S. 580.
Linz, Werkstätte der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen [Räderdreherei]. II. S. 581.
Linz, Werkstätte der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen [Lastwagenmontirung]. II. S. 583.
Linz, Werkstätte der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen [Tyres-Werkstätte]. II. S. 585.
Linz, Werkstätte der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen [Hilfsmaschinen in der Lastwagenmontirung]. II. S. 587.
Linz, Grundriss der Werkstätten. II. nach S. 584.
Linz mit einem Theile der Linz-Budweiser Pferdebahn. I. 1. S. 112.
Linz-Budweis, Ankunft Ihrer Majestäten des Kaisers Franz I. und der Kaiserin Karolina Augusta in St. Magdalena bei Eröffnung der ersten österreichischen Eisenbahn. I. 1. S. 107.
Linz-Budweis, Ansicht eines Theiles der Eisenbahn. I. 1. S. 99.
Linz-Budweis, Bilder von der ersten österreichischen Eisenbahn. I. 1. S. 103.
Linz-Budweis, Darstellung eines Frachtentransports. I. 1. S. 100.
Linz-Budweis, Salztransport. I. 1. S. 100.
Linz-Budweiser Pferdebahn, Klötzelholzbrücke. II. S. 277.
Linz-Budweiser Eisenbahn, Personentransport auf der. I. 1. S. 98.
Linz-Budweis, Zwischen Linz und Zartlesdorf. I. 1. S. 101.
Linz-Budweiser Eisenbahn, altes Wächterhaus. I. 1. S. 104.
Linz-Budweis, Durchschnitt einer Abgrabung von 1½ Klafter Tiefe mit der hinteren Ansicht eines Mariazeller Eisenbahnwagens zur Erd- und Steinführung. I. 1. S. 97.
Linz-Budweis, Durchschnitt eines Dammes von 3 Klafter Höhe mit der hinteren Ansicht eines Hořowitzer Eisenbahnwagens zur Erd- und Steinführung. I. 1. S. 97.
Linz-Budweis, Profile der ersten österreichischen Eisenbahn. II. S. 207.
Linz-Budweis, Karte zur Fahrt mit dem Eisenbahn-Stellwagen von Budweis nach Linz. III. S. 241.
Linz-Budweis, Ueberrest der ersten österreichischen Eisenbahn [Viaduct bei Wartberg]. I. 1. S. 114.
Linz-Budweis, Ueberrest der ersten österreichischen Eisenbahn [Durchlass bei Wartberg]. I. 1. S. 115.
Linz-Budweis, Ueberrest der ersten österreichischen Eisenbahn [Object bei Zartlesdorf]. I. 1. S. 115.
Linz-Budweis, Ueberrest der ersten österreichischen Eisenbahn [Object bei Zartlesdorf]. I. 1. S. 116.
Linz-Budweis, Ueberrest der ersten österreichischen Eisenbahn [Durchlass unweit der Station Freystadt]. I. 1. S. 117.
List, Dr. Friedrich. I. 1. S. 51.
Liverpool-Manchester, Canal und Eisenbahnkarte. I. 1. S. 11.
Liverpool-Manchester, Edge Hill-Einschnitt [1830]. I. 1. S. 36.
Liverpool-Manchester-Eisenbahn, Schienen der. I. 1. S. 15.
Liverpool-Manchester. Wasserstation Parkside. I. 1 S. 37.
Liverpool-Manchester, Personenzüge. I. 1. S. 37.
Liverpool-Manchester, Viehzug und Güterzug. I. 1. S. 37.
Liverpool-Manchester-Eisenbahn, Seilbahn. I. 1. S. 20.
Lobositz, Elbebrücke [Teplitz-Reichenberger Localbahn]. I. 2. S. 503.
Localzugwagen [1878]. II. S. 520.
Locomotion. I. 1. S. 32.
Locomotiv-Drehscheibe auf dem Wiener Nordwestbahnhofe. II. S. 627.
Locomotive älterer Type, Anordnung der Apparate bei einer solchen. II. S. 618.
Locomotive neuerer Type, Anordnung der Apparate bei einer solchen. II. S. 619.
Locomotive »Best Friend«, erste Versuchsfahrt am 18. Januar 1831. I. 1. S. 47.
Locomotive »De Witt Cliton«. I. 1. S. 48.
Locomotive »Adler«. I. 1. S. 53.
Locomotive »Komet«. I. 1. S. 58.
Locomotive »Saxonia«. I. 1. S. 59.
Locomotive »Böhmen«, feierliche Einweihung. I. 1. S. 230.
Locomotive »Steyerdorf«. I. 1. S. 390.
Locomotive der Nordbahn aus dem Jahre 1841. I. 1. S. 202.
Locomotive der Nordbahn aus dem Jahre 1846. I. 1. S. 203.
Locomotive »Philadelphia«. I. 1. S. 180.
Locomotive der nördlichen Staatsbahn [1843]. II. S. 431.
Locomotive der k. k. Staatsbahnen aus dem Jahre 1845. I. 1. S. 231.
Locomotive der Staatseisenbahn aus den Fünfziger-Jahren. I. 1. S. 382.
Locomotive der südlichen Staatsbahnen aus dem Jahre 1850. I. 1. S. 252.

Locomotiven System Engerth. I. 1. S. 281, 282.
Locomotive, dreifach gekuppelte, System Klose. III. S. 567.
Locomotive, vierrädrige, aus dem Jahre 1837. I. 1. S. 148.
Locomotive, sechsrädrige, aus dem Jahre 1837. I. 1. S. 148.
Locomotive bei der Ausrüstung. II. S. 625.
Locomotiv-Typen [75] 1840—1898. II. S. 471—490.
Löhr, Moriz Ritter von. I. 1. S. 246.
Lombardische, venetianische und central-italienische Eisenbahnen, Karte der. I. 1. S. 329.
Lopio-See [Localbahn Mori-Arco-Riva]. I. 2. S. 491.
Losh's Schienenform 1816. I. 1. S. 10.
Lott, Julius. I. 2. S. 283.
Lott-Denkmal auf dem Arlberge. I. 2. S. 285.
Löw, Georg. IV. S. 241.
Ludvigh Gyula. III. S. 415.
Ludwigs-Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth. I. 1. S. 55.
Lukács Béla. III. S. 409.
Lukasschlucht, Brücke über die. III. S. 581.
Lultsch, Durchstich bei [1868]. I. 2. S. 6.
Lundenburg, Ankunft des ersten Zuges am 6. Juni 1839. I. 1. S. 153.
Lundenburg, Station [1841]. I. 1. S. 190.
Luxuszug-Wagen. II. S. 527.

M.

Magnet-Inductions-Zeigerwerk, Siemens & Halske'sches. III. S. 101.
Mähr.-Ostrau, Bahnhof. III. S. 37.
Mähr.-Ostrau, Einfahrt- und Vertheilungs-geleise auf dem Nordbahnhof. II. S. 359.
Mailand-Monza, Eröffnung der Eisenbahn am 17. August 1840. I. 1. S. 217.
Malborgeth [Tarvis-Pontafel]. I. 2. S. 245.
Maly, Dr. Vincenz von. IV. S 191.
Maniel, J. I. 1. S. 327.
Masonbach, Wasserfall. I. 2. S. 327.
Mastsignal, zweiarmiges, Bauart Breitfeld, Daněk & Co. [1880]. III. S. 78.
Matrei, Dammbauten. I. 1. S. 421.
Matrei, Sill-Uebersetzung bei. I. 1. S. 420.
Matreier Schlossberg mit dem Tunnel. I. 1. S. 421.
Matzleinsdorf, Frachtenbahnhof. II. S. 344.
Matzleinsdorf, Krahn für schwere Lasten auf dem Frachtenbahnhof. II. S. 345.
Měchenic, Moldaubrücke bei [Čerčan-Modřan-Dobříš]. II. S. 306.
Meja, Tunnel bei der Station [Strecke Karlstadt-Fiume]. III. S. 405.
Meidling, Bahnhof. II. S. 374, 375.
Meidling, Querschnitt durch den Bahnhof. II. S. 375.
Meidling, Eisenbahn von Wien nach Gloggnitz. I. 1. S. 177.
Melk, Bahnhof der Kaiserin Elisabeth-Bahn [1859]. II. S. 394.
Menniel-Tunnel [Steyerdorfer Montanbahn]. I. 1. S. 387.
Merthyr Tydfil, Schienen und Wagen. I. 1. S. 9.
Meteniower Einschnitt während des Baues [Carl Ludwig-Bahn 1869]. I. 2. S. 53.
Midlesbro. I. 1. S. 34.
Mies, Bestandene Holzbrücke über die [zwischen Schwensing und Josefihütte] I. 2. S. 21.
Miko, Graf Imre, ungar. Minister. III. S. 376.
Miko'sches Eisenbahn-Programm, Karte zu demselben. III. nach S. 368.
Mikołajów, ursprüngliche Innundationsbrücke der Erzherzog Albrecht-Bahn. I. 2. S. 143.
Militär-Pferde, Einwaggonirte. II. S. 156.
Militär-Zug. II. S. 154.
Minister, ungarische, für öffentliche Arbeiten und Communication. III. S. 377.
Miskolcz [1859]. I. 1. S. 446.
Mitterbach, Brücke über den [Schwechat-Mannersdorf]. II. S. 313.
Mittrowsky, Anton Friedrich Graf. IV. S. 121.
Mladetzko, Aufnahmsgebäude. II. S. 412.
Mödling, Schnitt durch den Bahnhof [1883]. II. S. 373.
Mödling-Hinterbrühl, elektrische Eisenbahn. I. 2. S. 555.
Mokropetz, Beraunbrücke bei [nach dem Einsturze im Jahre 1872]. I. 1. S. 469.
Morchenstern, Viaduct bei [Reichenberg-Gablonz-Tannwald]. I. 2. S. 489.
Morse, Samuel Finley Bruse. III. S. 103.
Morseschreiber mit verdecktem Laufwerk [Süd-norddeutsche Verbindungsbahn 1860]. III. S. 105.
Motorhäuschen der elektrisch betriebenen Schiebebühne. II. S. 594.
Motor- und Anhängewagen auf der Transversallinie [1897]. I. 2. S. 529.
Mühlentobel-Aquäduct. I. 2. S. 333.
Mühlhausen, Stationsanlagen [1839]. I. 1. S. 70.
Mühlhausen, Tunnel bei. I. 1. S. 237.
Mühlthaler Lehne mit Tunnel. I. 1. S. 421.
Mühlthaler Tunnel, Reconstruction [Brennerbahn]. II. S. 232.
Münster's »Cosmographey«, aus 1550. I. 1. S. 5, 6.
Murdock's Dampfwagen. I. 1. S. 23.
Mürzzuschlag, Station. I. 1. S. 238.
Mürzzuschlag. I. 1. S. 239.
Mutterschneidmaschine. II. S. 601.

N.

Nabresina, Felsendurchschnitt bei. I. 1. S. 291.
Nabresina, Viaduct bei. I. 1. S. 287.
Negrelli, Alois. I. 1. S. 187.
Nemilkau, Aufnahmsgebäude der Böhmisch-Mährischen Transversalbahn. 1. 2. S. 353.
Nemojan, Viaduct bei [im Bau 1868]. I. 2. S. 8.
Neratowitz, Eisenbahnbrücke über die Elbe bei, nach der am 28. Juli 1866 stattgefundenen Sprengung. II. S. 147.
Neu-Kolin, Station der Oesterr. Nordwestbahn und Staatseisenbahn-Gesellschaft. II. S. 369.
Neulengbacher Viaduct. I. 1. S. 451.
Neunkirchen, Bahnhof. I. 1. S. 173.
Neu-Sandec, Reconstruction der Dunajec-Brücke bei. I. 2. S. 337.

Neu-Sandec, Werkstättenanlage der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen. II. S. 588.
Neu-Sandec, Werkstätte der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen [Schmiede-Werkstätte]. II. S. 589.
Neu-Sandec, Werkstätte der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen [Kesselschmiede]. II. S. 590.
Neu-Sandec, Werkstätte der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen [Blechbearbeitungs-Werkstätte]. II. S. 591.
Neu-Sandec, Werkstätte der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen [Rohr- und Kupferschmiede]. II. S. 593.
Neu-Sandec, Grundriss der Werkstätten. II. nach S. 584.
Neustadt, Bahnhof. I. 1. S. 173.
Newarow, Süd-norddeutsche Verbindungsbahn, [Strecke Eisenbrod-Tannwald]. I. 2. S. 157.
New-Castle, Kohlenförderung [1765]. I. 1. S. 7.
Nivellir-Instrument, kleines. II. S. 183.
Nizniów, Reconstruction der Dniesterbrücke [Stanislau-Husiatyn]. II. S. 287.
Nordbahn. Aus den ersten Jahren der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. I. 1. S. 163.
Nordbahn, Dammprofil der [1837]. II. S. 208.
Nordbahn, Dampfwagenfahrt, erste in Oesterreich. Probefahrt am 19. November 1837. I. 1. S. 149.
Nordbahn, Gesellschaftswagen der. I. 1. S. 195.
Nordbahn, Karte der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn [1860]. I. 1. S. 378.
Nordbahnbrücke über die Donau bei Wien, Brückenfelder der. I. 2. S. 241.
Nordbahnbrücke, zweite, über den Donauarm. I. 1. S. 163.
Nördling, W. von. II. S. 21.
Nordtiroler Linie der k. k. Staatsbahnen. Bauanlagen der. I. 1. S. 299.
Nordwestbahnbrücke über die Donau bei Wien [im Bau]. I. 2. S. 63.
Normalprofil des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereines [1865]. II. S. 249.
Norris-Locomotive in Wien [1844]. II. S. 433.

O.

Oberau, der Tunnel bei [1837]. I. 1. S. 57.
Oberbau für Bahnen I. Ranges. III. S. 460.
Oberbau, eiserner [System Banovits]. III. S. 461.
Oberbau für Hauptbahnen mit schweren Schienen. III. S. 460.
Oberbau mit breitfüssigen Schienen [Kaiser Ferdinands-Nordbahn, 1851]. II. S. 245.
Oberbau mit breitfüssigen Schienen [Wien-Gloggnitz, 1841]. II. S. 245.
Oberbau mit Flachschienen [Kaiser Ferdinands-Nordbahn, 1837]. II. S. 243.
Oberbau mit Pilzschienen [Hochschienen] [Kaiser Ferdinands-Nordbahn, 1838]. II. S. 244.
Oberbau mit Zahnstange, System Abt. I. 12. S. 553.
Oberbausystem, eisernes [System Hohenegger 1876]. II. S. 256.
Oberbau-Type der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen. II. S. 261.
Ober-Laibach, Viaduct über die alte Triester Strasse. I. 1. S. 287.
Ober-Lesece, Damm bei [Karstbahn]. II. S. 210.
Oderberg [1847]. I. 1. S. 205.
Oderberg [Kaschau-Oderberger Bahn]. I. 2. S. 129.
Ofen, Bahnhof [1861]. II. S. 340.
Oellager der Kaiser Franz Josef-Bahn [1872]. II. S. 506.
Olmütz, Ankunft des ersten Zuges [17. Oct. 1841]. I. 1. S. 193.
Olmütz, Grundriss des Aufnahmsgebäudes der Nordbahn [1842]. II. S. 390.
Olmütz-Prag, Bauten der k. k. nördlichen Staatsbahn [1845]. I. 1. S. 221, 223, 225.
Omnibuswagen [1874]. II. S. 534.
Opor-Viaduct, Bau des [Stryj-Beskid]. I. 2. S. 365.
Optische Signalisirung beim Eisenbahntunnel bei Pressburg [1850]. III. S. 59.
Optische Telegraphen bis 1872. III. S. 61.
Oravicza I. 1. S. 387.
Ordódy Pál, ungarischer Minister 1880—1882. III. S. 376.
Oesterreich-Ungarn, Eisenbahnen der Monarchie im Jahre 1848 und der Gegenwart. Vergleichende Uebersichts-Karte. II. nach S. 56.
Oesterreich-Ungarn, Eisenbahnkarte von, Stand Ende 1841. II. S. 116.
Oesterreich-Ungarn, Eisenbahnkarte von, Stand Ende 1850. II. S. 121.
Oesterreich-Ungarn, Eisenbahnkarte von, Stand Ende 1854. II. S. 125.
Oesterreich-Ungarn, Eisenbahnkarte von, Stand Ende 1858. II. S. 129.
Oesterreich-Ungarn, Eisenbahnkarte von, Stand Ende März 1866. II. S. 137.
Oesterreich-Ungarn, Entwurf eines neuen Eisenbahn-Netzes [1864]. I. 1. S. 493.
Oetzthal, Aufnahmsgebäude. II. S. 412.
Oetzthaler Ache, Brücke über die [Innsbruck-Landeck]. I. 2. S. 287. II. S. 293.

P.

Paget-Lager [1858]. II. S. 507.
Palmer'sche Einschienenbahn. I. 1. S. 123.
Paradczyn-Viaduct [Stanislau-Woronienka]. I. 2. S. 411.
Pardubitz, Station 1845. II. S. 325.
Pardubitz, Grundriss der Werkstätte. II. nach S. 584.
Paris, Eisenbahn-Verbindungen von, im Jahre 1861. I. 1. S. 405.
Parona, Eisenbahnbrücke bei. I. 1. S. 304.
Payerbach mit der Raxalpe. I. 1. S. 263.
Payerbach, Viaduct bei. I. 1. S. 263.
Péchy Tamás, ungarischer Minister. III. S. 376.
Peltewbrücke [Carl Ludwig-Bahn, 1869]. I. 2. S. 51.
Perchtoldsdorf, Bahnhof. I. 1. S. 171.
Perl, Ferdinand, Ritter von Hildrichsburg. IV. S. 255.

Personen-Kilometer pro 1 *km* Betriebslänge, graphische Darstellung der jährlich zurückgelegten. III. S. 169.
Personenverkehr, graphische Darstellung der Einnahmen aus dem Personenverkehr pro 1 *km* Betriebslänge. III. S. 171.
Personenverkehr, Einnahmen aus demselben und Zahl der beförderten Personen, graphische Darstellung. III. S. 167.
Personenwagen der Linz-Budweiser Pferdebahn [1828]. II. S. 511.
Personenwagen [1838]. II. S. 516.
Personenwagen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn [1839]. II. S. 513.
Personenwagen I., II. und III. Classe der nördlichen Staatsbahnen [1849]. II. S. 519.
Personenwagen der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn [1843]. II. S. 515.
Personenwagen III. Classe der nördlichen Staatsbahnen [1846]. II. S. 518.
Personenwagen [1868]. II. S. 516.
Personenwagen, dreiachsiger, neuester Type. III. S. 491.
Personenwagen, vierachsiger, I./II. Classe [1895]. II. S. 523.
Personenwagen, vierachsiger, neuester Type. III. S. 492.
Personenwagen mit Halb-Coupé und Schlafsitzen [1870]. II. S. 517.
Personenwagen [1898]. II. S. 516.
Personenzug, Zusammenstellung eines. III. S. 25.
Personenzug der Leipzig-Dresdener Eisenbahn [1837]. I. 1. S. 59.
Personenzug der Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn aus dem Jahre 1867. III. S. 27.
Personenzug der ehemaligen Theissbahn [1867]. III. S. 513.
Personenzug-Locomotive der Carl Ludwig-Bahn [1859]. II. S. 449.
Personenzug-Locomotive aus der Maschinenfabrik der Staatseisenbahn-Gesellschaft. [I. Lieferung]. I. 1. S. 443.
Personenzug-Locomotive der Kaiser Franz-Joseph-Orientbahn [1859]. II. S. 449.
Personenzug-Locomotive der Nordbahn [1853]. II. S. 443.
Personenzug-Locomotive der südlichen Staatsbahn [1857]. II. S. 442.
Personenzug-Locomotive der Südbahn [1861]. II. S. 451.
Personenzug- und Eilzug-Locomotiven, Ungarische. III. S. 483.
Personenzug-Locomotive der Woronesch-Koslow-Bahn. II. S. 453.
Pest, Bahnhof [1846]. II. S. 332.
Pest, Ansicht des Bahnhofes aus den Sechziger-Jahren. II. S. 341.
Pest-Pressburg. »Uebersichts-Karte der Situation und der Längen-Profile der ersten Division von dem bereits ausgearbeiteten vollständigen Bauprojecte der auf dem linken Donau-Ufer von Pest nach Pressburg beantragten Eisenbahn.« I. 1. S. 184.
Pest-Szolnok, Eröffnung der Eisenbahn von. I. 1. S. 209.
Peutenburg bei Kienberg-Gaming [k. k. niederösterreichische Staatsbahnen]. I. 2. S. 207.
Pflerschthal, Kehrschleife der Brennerbahn. II. S. 192.
Pflerschthal, Tracenentwicklung. I. 1. S. 426.
Pflerschthal, Tracenführung. I. 1. S. 426.
Phönixhütte, Tunnel bei [Kaschau-Oderberger Bahn]. III. S. 416.
Piesting [k. k. niederösterreichische Staatsbahnen]. I. 2. S. 203.
Pilsen, Bahnhofs-Anlage 1895 [vor dem Umbau], Bahnhofs-Anlage 1898 [nach dem Umbau]. II. nach S. 358.
Pilsen, Uslavabrücke. I. 1. S. 471.
Pino-Friedenthal, Handelsminister Baron. II. S. 28.
Platanenblatt. II. S. 99.
Plener, Ignaz Edler von. IV. S. 227.
Podwołoczyska, Bahnhof im Jahre 1871. I. 2. S. 55.
Pohrlitz, Viaduct aus Stampfbeton [Kaiser Ferdinands-Nordbahn]. II. S. 274.
Pola. I. 2. S. 191.
Pola, Eiserne Verbindungsbahn zwischen dem Festlande und der Oliven-Insel im Kriegshafen, mit Drehbrücke. II. S. 306.
Polzenbrücke [während der Umwechslung]. I. 1. S. 377.
Ponikowica vor Brody, Einschnitt bei. I. 2. S. 47.
Pontafel. I. 2. S. 247.
Pontafel, Aufnahmsgebäude. II. S. 412.
Porta Orientalis, Tunnel bei der. III. S. 449.
Postambulanz-Wagen [1858]. II. S. 535.
Postwagen, vierachsiger, Gepäcksraum desselben [1895]. II. S. 537.
Postwagenfahrt aus der Zeit der ersten Eisenbahnen. I. 1. S. 85.
Potschach, Bahnhof. I. 1. S. 173.
Pozsony, Signalbrücke bei der Station. III. S. 521.
Prag, Einfahrt des Eröffnungszuges der nördlichen Staatsbahn am 20. August 1845. I. 1. S. 229.
Prag, Bahnhof [1845]. II. S. 331, 387.
Prag, Ansicht des Bahnhofes vom Jahre 1845 aus der Vogelperspective. II. S. 332.
Prag, Station der nördlichen Staatsbahn [1845]. I. 1. S. 227.
Prag, Bahnhof der Staatseisenbahn Gesellschaft. II. S. 352.
Prag, Mitteltract des Nordwestbahnhofes [1872]. II. S. 409.
Prag, Viaduct bei. I. 1. S. 236.
Prag-Bodenbach, Wächterhaus 365 auf der Strecke [mit dem Tunnel bei Mühlhausen]. III. S. 71.
Prag-Dresdener Staats-Eisenbahn, Orientirungs-Karte. I. 1. S. 235.
Prag-Duxer Eisenbahn [Uebersetzung der Buschtěhrader Eisenbahn bei Zákolan]. I. 2. S. 119.
Prag-Lana, Karte der Pferde-Eisenbahn. I. 1. S. 109.
Prag-Lanaer Eisenbahn, Ein Theil der Trace. I. 1. S. 109.
Prag-Lanaer Eisenbahn, Fragment aus den Original-Plänen. I. 1. S. 110.
Prag-Lanaer Pferde-Eisenbahn, Frachtentransport. I. 1. S. 111.

Pragerhof [1861]. II. S. 368.
Pragerhof [Südbahn]. II. S. 389.
Prasch's elektrisch-optische Control-Vorrichtung, Bureau-Apparat [Inneres]. III. S. 77.
Prasch's elektrisch-optische Control-Vorrichtung, Perron-Apparat [Aeusseres]. III. S. 77.
Prävali. I. 1. S. 413.
Preisänderungen für einfache Fahrten III. Classe auf den österreichischen Eisenbahnen in der Zeit von 1840—1896, graphische Darstellung. III. S. 160.
Prelouč, Station [Brünn-Prag] [Nördliche Staatsbahnen 1849]. II. S. 388.
Prerau, Cental-Weichen- und Signal-Stellwerk [1894]. III. S. 84.
Prerau, Station [1841]. I. 1. S. 191.
Prerau, Station [1841], Geleiseanlage. II. S. 327.
Prerau, Bahnhof. II. S. 376.
Prerau, Perrons und Tunnel [Querschnitt]. II. S. 418.
Prerau, Bahnhofsanlage. II. nach S. 358.
Prerau, Abrolldamm. III. S. 33.
Prerau, Stationsapparat zur Sicherungsanlage [1894]. III. S. 85.
Pressburg, Signalbrücke bei der Station. III. S. 521.
Pressburger Tunnel, Bau des alten. II. S. 228.
Pressburg-Tyrnau, Trace der Eisenbahn. I. 1. S. 127.
Pressel Wilhelm. II. S. 212.
Pretis-Cagnodo, Sisinio von. IV. S. 229.
Příbram. I. 2. S. 210.
Priesen, Bahnhofs-Gebäude. I. 2. S. 56.
Probefahrt einer Locomotive der Kaiser Ferdinands-Nordbahn [1838]. III. S. 7.
Profil mit Stützmauern [Nordbahn 1837]. II. S. 209.
Pruthbrücke zwischen Nepolokoutz und Berbertic [Bukowinaer Landesbahnen]. I. 2. S. 501.
Przemiskabrücke [Stanislau-Woronienka]. I. 2. S. 403.
Przemyśl, Station. I. 1. S. 437.
Przikas-Osiczko, Einschnitt bei. I. 2. S. 367.
Pürglitz, Tunnel bei [Strecke Rakonitz-Beraun]. I. 2. S. 209.
Pusswald, Sectionschef Freiher von. II. S. 31.
Pusterthal, Hochwasser-Katastrophe nächst dem Bannberger Anger [Pusterthal-Bahn 1882]. I. 2. S. 255.
Pusterthal, Hochwasserverheerung [1882]. I 2. S. 251.

Q.

Quaibrücke der Oesterreichischen Nordwestbahn, Holzprovisorium. II. S. 279.
Querprofil der südlichen Staatsbahnen [1844]. II. S. 200.
Querschnitts-Type der k. k. Staatsbahnen für Holzobjecte bis 1·5 *m* Lichtweite. II. S. 276.
Querschwellen-Oberbau, Eiserner [System Heindl, 1882]. II. S. 256.

R.

Raab, Aufnahmsgebäude. III. S. 473.
Rababrücke. I. 1. S. 307.
Räder-Dreherei der Hauptwerkstätte in Budapest. III. S. 498.
Radonnatobel-Brücke im Bau [Arlbergbahn]. I. 2. S. 313.
Radonnatobel-Brücke bei Dalaas. I. 2. S. 315.
Raigern, Markt. I. 1. S. 163
Rainer, Erzherzog, Vicekönig. I. 1. S. 213.
Rainhill, Preisfahrt von. I. 1. S. 35.
Rainhillbrücke [Liverpool-Manchester]. I. 1. S. 38.
Rakaus, Tunnel und Iserbrücke in der Gegenwart. I. 1. S. 461.
Rakaus, Auswechslung der Schifkornbrücke über die Iser bei [1892]. I. 1. S. 463.
Ramsaubach-Viaduct [Eisenerz-Vordernberg]. I. 2. S. 479. II. S. 270.
Rangiranlagen in schematischer Darstellung. III. S. 30.
Rangirbahnhof Brigittenau. III. S. 31.
Rangirsignal auf dem Franz Josef-Bahnhofe. III. S. 51.
Rann [1862]. II. S. 337.
Rathgeberwagen. III. S. 486.
Rattenberg, Tunnel bei. I. 1. S. 300.
Raudnitz, Station. I. 1. S. 238.
Rauriser Muhre, Aquäduct unter der, bei Strengen [Arlbergbahn]. I. 2. S. 295.
Raussnitz, Station [im Bau] mit dem Kaiser Josef-Denkmal. I. 2. S. 5.
Read's Dampfwagen. I. 1. S. 43.
Reichenburg. I. 1. S. 319.
Reliefschreiber, offener, österreichisches Modell [1859]. III. S 104.
Requisitenwagen [1875]. II. S. 543.
Riepl, Franz. I. 1. S. 133.
Rik-Tunnel. I. 1. S. 460.
Ringhoffer's erster Wagen [1852]. II. S. 546.
Ringhoffer's Zug- und Stossvorrichtung [1895]. II. S. 499.
Robinson's älteres Morserelais [Süd-norddeutsche Verbindungsbahn 1860]. III. S. 109.
Rocket. I. 1. S. 35.
Rollwagen [Vorkipper mit doppelter Keilbremse]. II. S. 218.
Römerbad, Südliche Staatsbahn [1846]. I. 1. S. 255.
Römerstrasse, aufgedeckte in Aquileja. I. 1. S. 4.
Römische Post. I. 1. S. 78.
Rommel's elektrisches Distanzsignal [Ungarische Westbahn 1870—1890]. III. S 74.
Roppen, die Arlbergbahn bei. I. 2. S. 289.
Rossitz. I. 1. S. 355
Rostock. I. 1. S. 238.
Röthelebrücke. I. 1. S. 429.
Roth-Pořič, Montirung der Eisenbahnbrücke über den Angelfluss [Pilsen-Eisenstein]. I. 2. S. 195.
Rothschild, S. M. von I. 1. S. 135.
Rotunden-Heizhaus, Inneres. II. S. 633.
Rzeszów, Station. I. 1. S. 437.

S.

Sagor, Station [Cilli-Laibach] [Südliche Staatsbahnen 1849]. II. S. 388.
Salzach-Brücke [Elisabeth-Bahn]. I. 1. S. 451.
Salzach-Klammen, Salzburg-Tiroler Bahn I. 2. S. 163.
Salzburg, Aufnahmsgebäude der Kaiserin Elisabeth-Bahn [1860]. II. S. 395.
Sanitätswagen [1877]. II. S. 539.
Sanitäts-Züge des souveränen Malteser Ritter-Ordens, Zugs-Commandanten- und Aerztewagen. II. S. 151.
Sankey-Viaduct [Liverpool-Manchester 1836]. I. 1. S. 36.
St. Adalberts-Felsen bei Niedergrund. I. 1. S. 237.
St. Anton, Ostportal des Arlbergtunnels mit dem Lott-Denkmal. I. 2. S. 299.
St. Bartholomeo, Tunnel und Ansicht auf Triest. I. 1. S. 294.
St. Bartholomeo, Viaduct bei. I. 1. S. 293.
St. Christof auf dem Arlberge. I. 2. S. 297.
St. Etienne-Andrezieux, ein Theil der Eisenbahn aus dem Jahre 1828. I. 1. S. 68.
St. Felixdorf, Bahnhof. I. 1. S. 173.
St. Gilgen und der Zwölferkogel [Localbahn Ischl-St.-Wolfgang]. I. 2. S. 505.
St. Jodocus, Trace der Brennerbahn. I. 1. S. 422, 423.
St. Kanzian. I. 1. S. 290.
St. Lorenzen, Brücke über den Gaderbach. I. 2. S. 75.
St. Maria-Viaduct, ehemaliger, nächst Jaroslau. I. 1. S. 439.
St. Michele. I. 1. S. 303.
St. Peter-Seitenstetten. II. S. 354.
St. Pölten, Bahnhof [1859]. II. S. 396.
St. Pölten, Personenbahnhof. II. S. 375.
St. Pölten, Verstärkung der Traisenbrücke. II. S. 315.
St. Procopi, Prag-Duxer Eisenbahn. I. 2. S. 117.
Sarajevo-Metković, Partie von der Linie. III. S. 576.
Sarajevo-Metković, Partie der Linie mit der Komadina-Quelle. III. S. 577.
Säulenkrahn älterer Type. II. S. 623.
Säulenkrahn Oldenburger Type. II. S. 623.
Save, Arbeitsprovisorium über die. I. 2. S. 43.
Sazawabrücke bei Hohenstadt. I. 1. S. 225.
Sazawathal. I. 1. S. 121, 223.
Schafbergbahn. I. 2. S. 547, 549.
Schafbergbahn, Fahrbetriebsmittel. I. 2. S. 551.
Schäferwand, Tunnel bei der. I. 1. S. 237.
Schäffler's Distanzsignal-Stellwerk [1875]. III. S. 75.
Schanatobel-Viaduct im Bau. I. 2. S. 331.
Schefczik Anton. III. S. 69.
Schelleberg, Tunnel. I. 1. S. 425.
Schienenprofil A der Nordbahn [eingeführt 1866]. II. S. 247.
Schienenprofil B der Nordbahn [eingeführt 1872]. II. S. 247.
Schienenprofile der österreichischen Eisenbahnen [am 1. Januar 1888]. II. S. 250, 251.
Schienenprofile der Königlich-Ungarischen Staatsbahnen. III. S. 458.
Schifkornbrücke, alte, über die Elbe bei Tetschen. I. 1. S. 374.
Schifkornbrücke [Klabawa-Viaduct bei Chrast während der Auswechslung 1892]. II. S. 281.
Schlafwagen [1858]. II. S. 524.
Schlafwagen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn [1873]. II. S. 524.
Schlafwagen der internationalen Schlafwagen-Gesellschaft [1897]. II. S. 524.
Schlafwagen, Seitengang. II. 525.
Schlagwerk zur Pilotirung der ersten Nordbahnbrücke über die Donau. II. S. 277.
Schlitza-Schlucht, Brücke über die. I. 2. S. 41.
Schmid, Adalbert. I. 1. S. 189.
Schmiedtobel, Seilaufzug beim [Arlbergbahn 122·6 *km*]. II. S. 219.
Schmiedtobelbrücke bei Dalaas. I. 2. S. 321.
Schneebergbahn. I. 2. S. 507.
Schneepflug [1870]. II. S. 545.
Schneepflug. II. S. 621.
Schneepflug der Pferdebahn Prag-Lana [circa 1833]. II. S. 544.
Schnellzug-Locomotive der Nordbahn [1856]. II. S. 444.
Schnellzug-Locomotive der Nordbahn [1857]. II. S. 445.
Schnellzug-Locomotive der Nordbahn [1862]. II. S. 452.
Schnellzug-Locomotive der Nordbahn [1874]. II. S. 452.
Schnellzug-Locomotive der Nordbahn [1894]. II. S. 463.
Schnirch, Friedrich. I. 1. S. 315.
Schönbach, Josef, III. S. 65.
Schönbach's Block-Apparat [Elisabeth-Bahn 1868—1870]. III. S. 86.
Schönbach's elektrisches Distanzsignal [Elisabeth-Bahn 1867]. III. S. 73.
Schönbrunner Strasse, Brücke über die. I. 1. S. 451.
Schönerer, M. I. 1. S. 105.
Schraubenschneidmaschine [System Sellers]. II. S. 602.
Schreckenstein. I. 1. S. 237.
Schüler, Friedrich. IV. S. 241.
Schupfen, Transportgerüst über die Sill. I. 1. S. 425.
Schwarzach-Tunnel [Strecke Bischofshofen-Hochfilzen]. I. 2. S. 173.
Schwarzenberg, Johann Adolf Fürst zu. I. 2. S. 11.
Schwaz. I. 1. S. 299.
Schwellen-Auswechslung auf der Strecke. II. S. 252, 253.
Sebenico, Stations-Platz und Rivabahn [Dalmatiner Staatseisenbahn]. I. 2. S. 215.
Sędziszów, Station. I. 1. S. 437.
Seebenstein [Wien-Aspang]. I. 2. S. 470.
Segen Gottes. I. 1. S. 355.
Seguin's des Aelteren Locomotive. I. 1. S. 69.
Seilbahn. I. 1. S. 16.
Seilbahn mit Gegengewicht. I. 1. S. 18.
Seilbahn mit Wassereimern. I. 1. S. 19.
Selmeczbánya [Schemnitz], Bahnhof der schmalspurigen Strecke Garamberzencze-Selmeczbánya. III. S. 547.

Selzthal, Bahnhof. I. 2. S. 189.
Semlin, Aufnahmsgebäude. III. S. 470.
Semmering, Eröffnung der neuen Strasse über den Semmering am 17. August 1841. I. 1. S. 259.
Semmeringbahn-Ansichten. I. 1. S. 263.
Semmeringbahn, Panorama der. I. 1. nach S. 272.
Semmeringbahn, Trace. I. 1. S. 262.
Semmering, Bau des Haupttunnels. I. 1. S. 230, 276.
Semmering-Haupttunnel, Situationsplan der Umgebung desselben. II. S. 229.
Semmering, Viaduct über die Krausel-Klause während des Baues. I. 1. S. 268.
Semmering, Station. I. 1. S. 263.
Semmering, Südbahn-Hotel. I. 1. S. 263.
Semmering-Hotel. II. S. 412.
Semmeringbahn, Oberbau, 1854. II. S. 246.
Semmeringbahn-Weichenconstruction [1854]. II. S. 260, 261.
Semmering - Concurrenz - Locomotive »Seraing«. I. 1. S. 277.
Semmering-Concurrenz-Locomotive »Vindobona«. I. 1. S. 278.
Semmering-Concurrenz-Locomotive »Wiener-Neustadt«. I. 1. S. 278.
Semmering-Preis-Locomotive »Bavaria«. I. 1. S. 277.
Sichrovsky Heinrich. I. 1. S. 137.
Sichrow, Viaduct bei. I. 1. S. 465.
Siegl's G., erste Locomotive [1857]. II. S. 447.
Signallaterne zu Schönbach's Distanzsignal, [1867]. III. S. 73.
Signal-Stellwerk mit Weichenverschluss [Bauart Rössemann & Kühnemann, Budapest]. III. S. 79.
Silberhüttenbach, Viaduct über den [k. k. Staatsbahn Ober-Cerekve-Pilgram-Tabor]. II. S. 271.
Sill, Stauwehr. I. 1. S. 421.
Sillthal, Tunnel. I. 1. S. 429.
Sill-Tunnel, Reconstruction. II. S. 233.
Simmering, Grundriss der Werkstätte. II. nach S. 584.
Sina, Georg Freiherr von. I. 1. S. 165.
Skawafluss-Brücke [Galizische Transversalbahn]. I. 2. S. 339.
Skrinicza - Viaduct [Munkács - Beskid]. III. S. 446.
Smutnabach-Viaduct [Böhmisch - Mährische Transversalbahn]. I. 2. S. 345.
Sniatyn, Bahnhof [Lemberg-Czernowitzer Bahn 1866]. II. S. 398.
Sochor, Dr. Eduard Freiherr von. IV. S. 241.
Sonnsteinlehne [Salzkammergutbahn zwischen Ebensee und Traunkirchen]. I. 2. S. 233.
Sonnstein-Tunnel. I. 2. S. 237.
Sonnstein-Tunnel, Lawine beim. II. S. 221.
Spalato, Stadt-Einschnitt. I. 2. S. 211.
Spannplatte [System Hohenegger]. II. S. 259.
Speisewagen [1896]. II. S. 526.
Spital a/Dr., Aufnahmsgebäude. II. S. 412.
Spital am Semmering. I. 1. S. 263.
Sprechenstein, Felssprengung desselben. I. 1. S. 427.
Sprengung der Eisenbahnbrücke über die Lagunen bei Venedig im Jahre 1848. II. S. 123
Staatsbahn, k. k. nördliche, Karte aus dem Jahre 1842. I. 1. S. 220.
Staatsbahn, k. k. nördliche, von Prag bis Bodenbach. I. 1. S. 237.
Staatseisenbahn, Projectirte Tracen des Ergänzungsnetzes [1860]. I. 1. S. 391.
Staatseisenbahn-Gesellschaft, Karte der Linien derselben zur Zeit ihrer Uebernahme vom Staate. I. 1. S. 323.
Stachelfüsse. I. 1. S. 27.
Stampfer'sches Nivellir- und Höhenmess-Instrument. II. S. 183.
Stangenförderung im Arlberg - Tunnel. II. S. 238.
Stanislau-Woronienka, Bau der Linie bei Worochta. I. 2. S. 407.
Startscherthal, Viaduct über das [Segen Gottes-Okriško]. II. S. 305.
Staschower-Brücke [vor dem Einsturze]. I. 1. S. 473.
Stationsapparat zur Sicherungsanlage in Prerau [1894]. III. S. 85.
Stationsglockenschlagwerk, elektrisches [System Gattinger]. III. S. 525.
Stauding. II. S. 370.
Stein, Draubrücke bei. I. 1. S. 412.
Steinach-Irdning, Station. I. 2. S. 217.
Steinbrück, südl. Staatsbahn [1846]. I. 1. S. 255.
Steinbrück, Bahnhof der südöstlichen Staatsbahn. I. 1. S. 257.
Steinbrück, Brücke der südlichen Staatsbahn [1846]. I. 1. S. 256.
Stephenson, George. I. 1. S. 29.
Stephenson, Robert. I. 1. S. 31.
Stephenson's Schienenform [1816]. I. 1. S. 10.
Sternberg. I. 1. S. 221.
Steyerdorfer Montanbahn, Ansichten von der. I. 1. S. 387.
Steyerdorfer Montanbahn, Tunnel. I. 1. S. 389.
Steyr. I. 2. S. 23.
Stilfser-Joch, die Strasse über das. I. 1. S. 81
Stockerau, Bahnhof [1841]. I. 1. S. 197.
Stockton - Darlington - Eisenbahn, Eröffnung. I. 1. S. 33.
Stockton-Darlington-Eisenbahn, aus dem Eröffnungszuge. I. 1. S. 32.
Stockton-Darlington-Eisenbahn, erster Personenwagen. I. 1. S. 32.
Stockton - Darlington-Eisenbahn, Eisenbahn-Kutschen. I. 1. S. 34.
Stockton-Darlington-Eisenbahn, schiefe Ebene derselben. I. 1. S. 33.
Stoppargraben, Viaduct über den [im Bau]. I. 1. S. 414.
Stoss, schwebender [Kaiser Ferdinands-Nordbahn 1870]. II. S. 258.
Stranov, Auswechslung des Viaductes. II. S. 317, 318.
Streckensignal der Franz Josef-Bahn. III. S. 45.
Streckensignal von Matzleinsdorf. III. S. 47.
Stuhlplatte [System Heindl]. II. S. 259.
Stuhlweissenburg, Bahnhof [1860]. II. S. 340.
Südbahn - Gesellschaft, Fahrordnung vom 1. Mai 1896. III. S. 13.

Südliche Staats-, lomb.-venet. und centralitalienische Eisenbahn-Gesellschaft im Jahre 1859. I. 1. S. 341.
Südtiroler Linie der k. k. Staatsbahnen, Bauanlagen. I. 1. S. 303.
Szatmár-Nagybánya, freie Strecke der Localbahn. III. S. 561.
Szczerzecbrücke, ursprüngliche [Erzherzog Albrecht-Bahn]. I. 2. S. 142.
Széchenyi István. I. 1. S. 121.
Szegedin, Theissbrücke. I. 1. S. 385.
Szent István, Steinkohlen-Bergbau-Reviere, Uebersichtskarte. III. S. 359.
Szolnok, Theissbrücke. III. S. 447.

T.

Tachygrammeter. II. S. 198.
Tachygrammetrisches Bild des Reichensteins. II. S. 199.
Tachymeter. II. S. 195.
Tachymetrischer Rechenschieber. II. S. 196.
Tannenberg, Trace der Böhmischen Nordbahn bei. I. 1. S. 373.
Tarnopol, Aufnahmsgebäude [1870]. I. 2. S. 54.
Tarnów. I. 1. S. 305.
Tarvis, Bahnhof [1870]. I. 2. S. 39.
Tarvis, Station. II. S. 336.
Tasterboussole. III. S. 67.
Taxenbach, Tunnel bei, und der Eingang in das Rauriserthal. I. 2. S. 179.
Teirich, Ferdinand. III. S. 63.
Telegraphenbureau der k. k. priv. Südbahn in Liesing [1896]. III. S. 107.
Telegraphen-Kabelthurm. III. S. 522.
Tender-Locomotive System Engerth, Entwurf. I. 1. S. 280.
Tender-Locomotive, zweiachsige, der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen [1878]. II. S. 460.
Tender-Locomotive, dreiachsige, der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen [1880]. II. S. 461.
Teschen [Kaschau-Oderberger Bahn]. I. 2. S. 131.
Tetschen. I. 2. S. 111.
Tetschen, Bahnhof. II. S. 354.
Tetschen, Bahnhof der Oesterreichischen Nordwestbahn. II. S. 353.
Tetschen, Vestibule des Bahnhofes [1872]. II. S. 410.
Tetschen, Elbebrücke nach der Reconstruction [Böhmische Nordbahn]. II. S. 283.
Tetschen, Elbebrücke in der Gegenwart. I. 1. S. 375.
Tetschen, Schloss. I. 1. S. 237.
Thann, Stationsanlage [1839]. I. 1. S. 71.
Theiss-Bahn, Netz derselben. I. 1. S. 441.
Theodolit. II. S. 197.
Thommen, Achilles. I. 1. S. 419.
Tisza Lajos, ungarischer Minister. III. S. 376.
Tiszolcz, Station. III. S. 551.
Toblach. I. 2. S. 72.
Toblach, Aufnahmsgebäude. II. S. 412.
Toggenburg, Georg Ritter von. IV. S. 207.
Tokaj, Theissbrücke [1859]. I. 1. S. 445.
Tolnay, Lajos. III. S. 414.
Törcele, Partie am. I. 1. S. 429.
Torrente, Longera, Viaduct über den [Herpelje-Triest]. I. 2. S. 357.
Traunbrücke [Elisabethbahn]. I. 1. S. 451.
Trautenau. I. 2. S. 67.
Trenczén, Waagbrücke bei [Galantha-Zsolna]. III. S. 444.
Trestle-Works der Strecke Lunz-Gaming *km* 63²/₃ [Ybbsthalbahn]. I. 2. S. 499.
Trevithik, Richard. I. 1. S. 24.
Trevithik's »Catch me who can«. I. 1. S. 26.
Trevithik's und Vivian's Dampfkutsche. I. 1. S. 25.
Trevithik's Locomotive [1803]. I. 1. S. 26.
Triebitz, Tunnel bei [1845]. I. 1. S. 222.
Triebitzer Tunnel, Bau [Olmütz-Prag]. II. S. 226.
Trient. I. 1. S. 303.
Triest, Feierliche Grundsteinlegung zum Triester Bahnhofe am 14. Mai 1850 durch Kaiser Franz Joseph I. I. 1. S. 285.
Triest, Einfahrt nach. I. 1. S. 295.
Triest, Ansicht des projectirten Bahnhofes und Hafens im Jahre 1857. II. S. 348.
Triest, Bahnhof im Jahre 1857. I. 1. S. 296.
Triest, Bahnhof und Hafen 1857. II. S. 349.
Triest, Ansicht des Bahnhofes und Hafens um die Mitte der Siebziger-Jahre. II. S. 351.
Triest, Aufnahmsgebäude der Südbahn [1883]. II. S. 414.
Triest, Vorhalle des Südbahnhofes [1883]. II. S. 415.
Triest, Südbahn-Hallenanlagen und Perrons [Querschnitt]. II. S. 418.
Triest, Bahnhof und Freihafen [1898]. II. S. 350.
Triest, Ansicht des Hafens mit den Magazinen und Hangars. II. S. 367.
Triest, hydraulische Fahrkrahne auf den Molos. II. S. 366.
Triest-Klagenfurt, Gegenüberstellung der zwischen Triest und Klagenfurt projectirten Bahnlinien. II. nach S. 200.
Trisana-Viaduct [im Bau]. II. S. 291.
Trisana-Viaduct [Pfeilerbau]. II. S. 268.
Trisana-Viaduct. II. S. 289.
Troppau. II. S. 370.
Troppau, Bahnhof, Ansicht des Zungenperrons. II. S. 371.
Tüffer, Markt mit dem Bahnhofe der südlichen Staatsbahn im Jahre 1846. I. 1. S. 253.
Tüffer, Südliche Staatsbahn bei [1846]. I. 1. S. 254.
Tulln, die erste Donaubrücke der Kaiser Franz Josef-Bahn bei. I. 2. S. 13.
Tulln, Brücke über die Donau. I. 2. S. 17, 19.
Tunnelbau-System, englisches II. S 231.
Turnau-Kralup [Trace an der Ruine Zveřetic]. I. 1. S. 369.
Tyres Fräsmaschine, doppelte. II. S. 605, 607, 609.

U.

Uferschutzbauten [Flechtwerke] an den galizischen Bahnen. II S. 218
Ullmann v. Szitanyi, Moritz. I. 1. S. 183.
Ungarn, die erste Eisenbahn-Anlage. I. 1. S. 125.

Ungarn, Eisenbahnkarte mit besonderer Rücksicht auf die Localbahnen und auf die Verstaatlichung der Linien [1896]. III. nach S. 554.
Universal-Instrument. II. S. 195.
Unter-Drauburg. I. 1. S. 413.
Unter-Drauburg [Unter-Drauburg-Wolfsberg] I. 2. S. 473.
Unter-Drauburg, Miesbrücke bei [Unter-Drauburg-Wolfsberg]. I. 2. S. 474.
Unterlagsplatte [System Pollitzer]. II. S. 259.
Unterstein nach dem Bergsturze im August 1875. I. 2. S. 177.

V.

Valsugana-Bahn, Viaduct Nr. 1. I. 2. S. 495.
Venedig, Eisenbahnbrücke über die Lagunen. I. 1. S. 216.
Venedig-Mailand, Karte der projectirten Bahn [1837]. I. 1. S. 215.
Verbund-Schnellzug-Locomotive, Serie 6 der k. k. Staatsbahnen [1894]. II. S. 467.
Vergnügungszug am 5. März 1831 mit der Locomotive »West Point«. I. 1. S. 47.
Versteifte Eisenbahnkettenbrücke über den Wiener Donaucanal. I. 1. S. 317.
Vicinalbahnen, ungarische, Oberbau. III. S. 459.
Vicinal-Tender-Locomotive, $^3/_3$ gekuppelte. III. S. 478.
Vicinal-Tender-Locomotive, $^4/_4$ gekuppelte. III. S. 479.
Villach [1869]. I. 2. S. 37.
Vordernberg [Eisenerz-Vordernberg]. I. 2. S. 487.
Vöslau, Bahnhof. I. 1. S. 173.

W.

Waagbrücke bei Puchó-Koczkócz [Galantha-Zsolna]. III. S. 444.
Wagen auf Truckgestellen mit 15 *t* Tragfähigkeit. III. S. 573.
Wageneinrichtung für den Mannschafts-Transport nach der Eisenbahn-Transport-Vorschrift vom Jahre 1862. II. S. 133.
Wagenschiebebühne mit elektrischem Antrieb. II. S. 595.
Wagram, Bahnhof der Nordbahn [1839]. II. S. 385.
Wagram, Grundriss der Station [Nordbahn 1839]. II. S. 390.
Waidhofen, Brücke [Ybbsthalbahn]. II. S. 298.
Waidhofen a. d. Ybbs, Viaduct und Brücke [Ybbsthalbahn]. I. 2. S. 497.
Waldegg [k. k. niederösterreichische Staatsbahnen]. I. 2. S. 206.
Wallachisch-Meseritsch, Betschbrücke. I. 2. S. 369.
Wand, weisse, Uferbau. I. 1. S. 299.
Watt, James. I. 1. S. 17.
Weber, M. M. von. III. S. 41.
Wechsellaterne der Budweis-Linzer Pferdebahn [1861]. III. S. 89.
Wehrgrabenbrücke und Tunnel während der Montirung [Salzkammergutbahn]. I. 2. S. 221.
Weichen- und Signal-Stellwerk von Siemens & Halske. III. S. 80.
Weichen- und Signal-Stellwerk mit Stationsblock von Siemens & Halske. III. S. 81.
Weichsel-Eisenbahnbrücke nach der am 23. Juni 1866 erfolgten Sprengung. II. S. 140.
Weinzettelgraben-Partie [Eisenerz-Vordernberg]. I. 2. S. 483.
Weinzettelwand. I. 1. S. 263, 266.
Weinzettelwand. Gallerie. I. 1. S. 267.
Weiritz-Viaduct [Eisenerz-Vordernberg]. I. 2. S. 481.
Weissenbach-Viaduct. I. 2. S. 42.
Weprek. I. 1. S. 237.
Werfen, Bahnhof und Schloss. I. 2. S. 165.
Werth bei Ober-Laibach. I. 1. S. 287.
Werthheimstein, Leopold Edler von. I. 1. S. 136.
Wickenburg, Graf Mathias Constantin. I. 1. S. 449.
»Wie Bapst Johannes auff dem Arlenberg inn dem schnee lag«. I. 1. S. 78.
Wieliczka, Bahnhof. I. 1. S. 308.
Wiens Eisenbahn-Verbindungen im Jahre 1861. I. 1. S. 403.
Wien, Ansicht des Wiener Aufnahmsgebäudes der Kaiserin Elisabeth-Bahn [1859]. II. S. 391, 392.
Wien, Westbahnhof. II. S. 368.
Wien, Werkstätte, Westbahnhof der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen [Locomotivmontirung]. II. S. 597.
Wien, Hauptstation [1838]. I. 1. S. 158.
Wien, Nordbahnhof, Ankunft eines Personenzuges [nach einer Skizze aus den Kinderjahren der Nordbahn]. III. S. 17.
Wien, Innere Ansicht des Bahnhofes der k. k. ausschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn [1838]. II. S. 328.
Wien, Grundriss des Aufnahmsgebäudes der Nordbahn [1839]. II. S. 390.
Wien, Nordbahnhof, Ausfahrtsseite [1840]. I. 1. S. 161.
Wien, Ansicht des Nordbahnhofes [1840]. II. S. 384.
Wien, Bahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. I. 1. S. 159.
Wien, Innere Ansicht des Bahnhofes der k. k. ausschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. I. 1. S. 160.
Wien, Stiegenhaus des Nordbahnhofes [1867]. II. S. 404.
Wien, Nordbahnhof [1838] II. S. 328.
Wien, Nordbahnhof, Bestand im Jahre 1839 und im Jahre 1896. III. S. 5.
Wien, Nordbahnhof in den Jahren 1838, 1852 und 1864. II. S. 335.
Wien, Nordbahnhof 1898. II. S. 347.
Wien, provisorischer Bahnhof der Kaiser Franz Josef-Bahn. I. 2. S. 15.
Wien, Franz Josef-Bahn. Hallenanlagen und Perrons [Querschnitt]. II. S. 418.
Wien, Heizhausanlage [rotundenförmige] auf dem Franz Josef-Bahnhofe. II. S. 631.
Wien, Nordwestbahnhof I. 2. S. 61.
Wien, Nordwestbahn-Hallenanlagen und Perrons [Querschnitt]. II. S. 448.

Wien, Staatseisenbahn-Gesellschaft Hallenanlagen und Perrons [Querschnitt]. II. S. 418.
Wien, Südbahnhof, Halle in Umbau begriffen [1870] II. S. 406.
Wien, Bahnhof der Südbahn und der Staatseisenbahn-Gesellschaft. II. S. 346.
Wien, Personenbahnhof der Südbahn. II. S.346.
Wien, Südbahnhof, Vorhalle des neuen [1875]. II. S. 407.
Wien, Endbahnhöfe: Nordwestbahn, Staatseisenbahn-Gesellschaft, Nordbahn. Südbahn, Franz Josef-Bahn. II. S. 402.
Wien, Endbahnhöfe, Grundriss I. Nordbahn, II. Südbahn, III. Staatseisenbahn-Gesellschaft, IV. Kaiserin Elisabeth-Bahn, V. Aspangbahn. II. S. 405.
Wien, Bahnhof Hauptzollamt. I. 2. S. 459.
Wien, Eingang in den Prater mit der heutigen Nordbahnstrasse im Jahre 1836. I 1. S. 147.
Wien, Einmündung der Wiener Verbindungsbahn in den Nordbahnhof. I 1. S. 309.
Wien, Viaduct über die Prater-Hauptallee. I. 1. S. 311.
Wien, Viaduct der Staatseisenbahn über die Prater-Hauptallee. I. 2. S. 9.
Wien, Ehemaliger Viaduct über die Landstrasser Hauptstrasse der Wiener Verbindungsbahn. I. 1. S. 313.
Wien, Landstrasser Viaduct der Wiener Verbindungsbahn. I. 1. S. 313.
Wien, Aspangbahn, Perrons [Querschnitt]. II. S. 418.
Wien-Bochnia. »Programm über die Bildung einer Actien-Gesellschaft zur Ausführung einer Eisenbahn von Wien nach Bochnia«. I. 1. S. 139, 140.
Wien-Bochnia, Uebersichtskarte der Eisenbahn-Route nebst den Flügelbahnen. I. 1. S. 143.
Wien-Brünn, Denkmünze [geprägt anlässlich der Eröffnung der Strecke, 1839]. I. 1 S. 158.
Wien-Gloggnitzer Eisenbahn-Actien-Gesellschaft, Concessions-Urkunde für die. I. 1. S. 211
Wien, Ansicht des projectirten Hauptstationsplatzes der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn. I. 1. S. 171.
Wien-Gloggnitzer Eisenbahn, der Wiener Bahnhof. I. 1. S 181.
Wien, Ansicht der Bahnhöfe der Wien-Gloggnitzer Bahn. II S. 330
Wien-Gloggnitzer Eisenbahn, Vestibule des Aufnahmsgebäudes in Wien. I. 1. S 175.
Wien-Gloggnitzer Eisenbahn, Personenhalle in Wien I. 1. S. 176.
Wien-Gloggnitzer Eisenbahn, Bahnhof in Wien mit der Maschinenwerkstätte. I. 1. S. 174
Wien-Gloggnitzer Eisenbahn, die Bahnhöfe in Wien in den Jahren 1845 bis 1867. II. S. 343.
Wien, Grundriss des Aufnahmsgebäudes der südlichen Staatsbahnen [Wien-Gloggnitz 1842]. II. S. 390.
Wien-Gloggnitzer Eisenbahn, Bahnhöfe auf der. I. 1. S. 171, 173.
Wien-Gloggnitzer Eisenbahn, Fahrordnung im Juli und August 1843. III. S. 13.
Wien-Raaber Eisenbahn, Uebersichtskarte der projectirten Tracen sammt Nebenzweigen. I. 1. S. 168.
Wien-Raaber Eisenbahn, Trace. I. 1. S. 185.
Wien-Raaber Eisenbahn, die Eröffnungs-Anzeige derselben. III. S. 11.
Wien, Maschinenwerkstätte der Wien-Raaber Eisenbahn. II. S. 572.
Wien-Raaber Eisenbahn, Fahrordnung im Februar 1842. III. nach S. 20.
Wien-Wagram, Eröffnung der Strecke am 6. Januar 1838. I. 1. S. 151.
Wiener Stadtbahn, Feierliche Eröffnung durch Se. Majestät den Kaiser am 9. Mai 1868. I. 2. S. 463.
Wiener Stadtbahn, Uebersichtskarte I. 2. nach S. 436.
Wiener Stadtbahn, Haltestelle Breitensee und Tunnel gegen Ottakring. I. 2. S. 439.
Wiener Stadtbahn, Brücke über die Döblinger Hauptstrasse. I. 2. S. 447.
Wiener Stadtbahn, Donaucanalbrücke [Strecke Heiligenstadt-Brigittenau]. I. 2. S. 453.
Wiener Stadtbahn, Partie bei Gaudenzdorf im Bau [October 1897]. I. 2. S. 455.
Wiener Stadtbahn, Gersthof - Bahnhof. II. S. 421.
Wiener Stadtbahn, Haltestelle Gumpendorf II. S. 372.
Wiener Stadtbahn, Gumpendorferstrasse-Bahnhof. II. S. 421.
Wiener Stadtbahn, Heiligenstadt Gesammtanlage. II. S. 421.
Wiener Stadtbahn, Heiligenstadt-Bahnhof. II. S. 421.
Wiener Stadtbahn, Aufnahmsgebäude des Bahnhofes Heiligenstadt. I. 2. S. 443.
Wiener Stadtbahn, Anschluss der Vororte- und Gürtellinie in Heiligenstadt. I. 2. S. 445.
Wiener Stadtbahn, Stadtbahnstrecke von Heiligenstadt bis zur ehemaligen Nussdorfer Linie, Ueberbrückungen der Heiligenstädter und der Döblinger Hauptstrasse. I. 2. S. 445.
Wiener Stadtbahn, Aufnahmsgebäude Hernals und Brücke über die Hernalserstrasse. I. 2. S. 441.
Wiener Stadtbahn, Bahnhof Hütteldorf-Hacking. II. S. 377.
Wiener Stadtbahn, Michelbeuern-Bahnhof. II. S. 421.
Wiener Stadtbahn, Nussdorferstrasse-Bahnhof. II. S. 421.
Wiener Stadtbahn, Ueberbrückung der Währingerstrasse und Schulgasse. I. 2. S. 449.
Wiener Stadtbahn, Wienbrücke im Zuge der Gürtellinie [Gaudenzdorf]. I. 2. S. 452.
Wiener Stadtbahn, Wienthal- und Gürtellinie bei der Stiegerbrücke im Bau [October 1897]. I. 2. S. 457.
Wiener Stadtbahn, überwölbter Einschnitt. I. 2. S. 451.
Wiener Stadtbahn, Monierbrücke. I. 2. S. 435.
Wiener Stadtbahn, Personenwagen [1897]. II. S. 521.
Wiener Stadtbahn, Querprofil der Donaucanallinie. I. 2. S. 458.

Wiener Stadtbahn, Querprofil der Wienthallinie. I. 2. S 458.
Wiener Stadtbahn, Schnitt durch die Viaductstrecke. I. 2 S. 433.
Wiener Stadtbahn, fünfachsige Tenderlocomotive. I. 2. S. 437.
Wiener Stadtbahn, Tunnelprofil. I. 2. S. 442.
Wiener Tramway, Oberbau-Systeme. I. 2 S. 531.
Wiener Tramway, Wagen [Ende der Sechzigerjahre] I. 2. S. 525.
Wiener Tramway, Wagen mit Mittelgang [1895]. I. 2. S. 527.
Wiener Tramway, Neue, Wagen aus den Siebziger Jahren. I. 2. S. 535.
Wiener Verbindungsbahn, Tieferlegung u. Bau des Tunnels im Jahre 1873. I. 2. S. 373.
Wiener Verbindungsbahn nächst dem Süd- und Staatsbahnhofe nach dem Umbau im Jahre 1873. I. 2. S. 383.
Wiener-Neustadt, Bahnhof. I. 1. S. 179.
Wiener-Neustadt, Station, 1864. II. S. 338.
Wildenschwert. I. 1. S. 223.
Wilder Tobel, Aquäduct. I. 2. S. 310.
Wildtobelbrücke [Arlbergbahn]. II. S. 268, 269.
Windmotor in Kis-Ujszállás. III. S. 475.
Wischau [1869]. I. 2. S. 7.
Wolfsberg, Lavantbrücke bei [Unter-Drauburg-Wolfsberg]. I. 2. S. 477.
Worochta, Pruthbrücke mit anschliessendem Viaducte [Stanislau-Woronienka]. I. 2. S. 405.
Wüllerstorf-Urbair, Bernhard Freiherr von IV. S. 223.
Wurmbrand, Gundaker Graf. IV. S. 281.
Wurzener Eisenbahnbrücke [1837]. I. 1. S. 57.

Z.

Zágráb [Agram] Aufnahmsgebäude. III. S. 473.
Zahnradgestell der Locomotiven gemischten Systems mit der Bandbremse. III. S. 575.
Zahnrad-Locomotive [System Abt]. I. 2. S. 488. III. S. 571.
Zahnrad-Locomotive, System Abt [Strecke Tiszolcz-Erdököz]. III. S. 480.
Zahnrad-Locomotive [System Riggenbach]. I. 2. S. 540.
Zahnstange, System Abt [Einfahrtsstück]. I. 2. S. 553.
Zákány, Draubrücke. III. S. 453.
Zaleszczyki, Dniesterbrücke bei [Lużan-Zaleszczyki]. II. S. 296.
Zaleszczyki, Dniester-Viaduct [Bukowinaer Localbahnen]. I. 2. S. 502.
Zamostthal, Viaduct bei Stranov im Bau. I. 1. S. 371.
Zauchtl, II. S. 370.
Zauchtl, Bahnhof [Nordbahn, 1891]. II. S. 416.
Zelenei, Boros Béni. III. S. 545.
Zell am See. I. 2. S. 181.
Zichowic-Rábi, Aufnahmsgebäude der Böhmisch-Mährischen Transversalbahn. I. 2. S. S. 349.
Zichy Graf József, ungarischer Minister. III. S. 376.
Zimony [Semlin], Aufnahmsgebäude. III. S. 470.
Zizelau, Stationsplatz. I. 1. S. 113.
Złoczów. I. 2. S. 47.
Znaim. I. 2. S. 67.
Znaim, Thaya-Viaduct [im Bau]. I. 2. S. 65.
Zólyombrezó-Tiszolcz, Freie Strecke der Localbahn. III. S. 553.
Zólyombrezó-Tiszolcz, Lehnenbau auf der Localbahn. III. S. 554.
Zsittnierbrücke. I. 1. S. 387.
Zusammenstellung der Güterzüge. III. S. 25.
Zusammensetzung der Personenzüge und der Schnellzüge. II. nach S. 616.
Zwillings-Locomotive. III. S. 566.
Zwischenstation II. Classe der Oesterreichischen Nordwestbahn. II. S. 354.
Zwittau. I. 1. S. 233.

Verzeichnis
der P. T. Subscribenten.

[K.-A.] = Kaiser-Ausgabe.

Abth. f. Mat.-Wesen d. St.-E.-G. Wien.
Achleitner Dr. R. Concip. Villach.
Ackermann Th. Buchhdlg. München. [2. Expl.]
Acworth W. M. London.
Adam L. Loc.-Führ. Ebensee.
Adámec F. Adj. Josefstadt.
Adamek J. Revid. Prag.
Adametz J. Assist. Nimburg.
Adamovič R. Stadt.-Vorst. Hliboka.
Adler J. Sect.-Vorst. Komotau.
»Adria« M. k. Tengerhajózási Részvénytársaság Fiume. [K.-A.]
Aicher A. Werkm. Graz.
Aicher K. Loc.-Führ. Weiz.
Aichholzer G. Adj. Villach.
Aichholzer Th. Assist. Bischoflak.
Aigner A. Loc.-Führ. Mürzzuschlag.
Aigner Jos. Stat.-Leit. Fürstenfeld.
Alber Fr. Revid. Wien.
Albert A. Insp. Innsbruck.
Albisser V. Assist. Görz.
Albrecht A. Verk.-Beamt. Wien.
Albrecht F. Bahnaufs. Göding.
Albrecht H. Stat.-Vorst. Blauda.
Albrich E. Loc.-Führ. M.-Ostrau.
Aldrighetti A. Assist. S. Michele.
Alexiewicz A. Adj. Jasło.
Aljnović Loc.-Führ. Sebenico.
Almássy J. v. Beamt. Wien.
Alscher R. Adj. Wien.
Alster J. Beamt. Prag.
Alt L. Assist. Steyr.
Altenberg H. Buchhdlg. Lemberg.
Altenstein M. Adj. Meidling.
Altmann F. Dr. Ob.-Insp. Villach.
Altmann H. Assist. Wien.
Amberg H. v. Adj. Sigmundsherberg.
Amberg R. v. k. k. Min.-Vice-Secr. Wien. [K.-A.]
Ambroziewicz L. Ob.-Ing. Tarnów.
Amerling M. v. Wien.
Amler J. Assist. Atzgersdorf-Mauer.
Amsüss L. Telegraph. Wien.
Amtmann A. Offic. Wien.
Anderla F. Insp. Hennersdorf.
Anderl J. Stat.-Chef. Radkersburg.
Anderle H. Assist. Nimburg.
Anderluch A. Loc.-Führ. Marburg.
Andersch R. Adj. Prag.
André E. Stat.-Vorst. Kaaden.
Angerer E. Beamt. Marchegg.
Angerer Fr. Ing. Wien.
Angerer C. & Göschl, k. k. Hof-Photogr. Kunst-Anst. Wien. [K.-A.]
Angl H. Insp. Troppau.
Aninger N. Loc.-Führ. Ebensee.
Antosch Ig. Exped. Auscha.
Appel A. Ob.-Ing. Landeck.
Appel A. J. Loc.-Aufs. Villach.
Appelt E. Exped. Reichenberg.
Appelt H. Assist. Reichenau.
Arhar J. Assist. Steinbrück.
Árkosy L. Beamt. Klausenburg.
Arlet A. Insp. Mödling.
Armbruster C. Ing. Wien.
Arndt J. Ob.-Ing. Linz.
Arnoldo P. Beamt. Pilnikau.
Artwiński K. R. v. Dr. Min.-Concip. Wien.
Artymiak A. Schloss.-Heiz. Czernowitz.
Arzenšek J. Kanzl. Tarvis.
Aschauer F. Assist. Lambach.
Aschauer J. Bahnm. Sierndorf.
Aschenbrenner H. Adj. Wels.
Aschenreiter F. Bahnricht. Gr.-Raming.
Asinger C. Adj. Wien.
Aspöck A. Assist. Gaisbach-Wartberg.
Assmann A. Ing.-Adj. Teplitz.
Aster J. Offic. Wien.
Atlasz J. Contr. Teschen.
Attems Edm. Graf Exc. Graz. [K.-A.]
Auberschek J. Contr. Reichenberg.
Auer F. Adj. Wien.
Auer J. F. Loc.-Führ. Bischofshofen.
Auer J. Beamt. Olmütz.
Auer M. v. Rodenstein Assist. Olmütz.
Auersperg Carl Fürst Durchl. Wien. [K.-A.]
Augst Ig. Assist. Reichenberg.
Aůředníček O. Dr. Concip. Prag.
Auschmann E. Adj. Olmütz.
Auspitz M. Ing. Nikolsburg.
Austerlitz O. Assist. Roveredo.
Austin E. Ing. Wien.
Axt Ad. Insp. Reichenberg.
Aynedter A. J. Werkm. Wien.

Baatz M. F. Ing.-Adj. Pilsen.
Babiarz M. Revid. Krakau.
Bachmann K. Werkm. Wien.
Bachner J. Loc.-Führ. Mürzzuschlag.
Bachowski V. Bahnm. Rawa-ruska.
Bacquehem Olivier Marquis Exc. Statth. a. D. Graz. [K.-A.]
Bacsinsky Dr. Wladimir v. Sekr. Budapest.
Badhauser L. Ob.-Ing. Amstetten.
Bahner E. Offic. Prerau.
Bahr H. Buchhdlg. Berlin.
Bahr W. Werkm. Tarvis.
Baiersdorf & Biach Wien. [K.-A.]
Balassa E. v. Ob.-Ing. Budapest.
Balázsovich D. Dr. Hilfs-Secret. Waitzen.
Ballak C. Assist. Landeck.
Ballak C. Insp. Wien.
Ballif M. Ing. Werschetz.
Bálinth Edl. v. Lemhery, Secret. Wien.
Baltazzi Arist. Graf Wien. [K.-A.]
Balthasar L. Adj. Prag.
Balvin V. Schreib. Bielitz.
Baltz v. Balzberg. G. Assist. Wien.
Balzer E. Stat.-Vorst. Kojetitz.
Bank Oesterr. Ungar. Wien. [K.-A.]
Bank-Verein Wiener Wien. [K.-A.]
Bann J. Bahnm. Assling.
Bandrowski F. Ob.-Rev. Krakau.
Bankhofer R. Assist. Wolfsberg.
Báno J. Ob.-Ing. Budapest.
Banset J. Stat.-Leit. Gr.-Bečvar.
Barański E. Ob.-Ing. Przemyśl.
Bardas A. kais. Rath, Wien.
Baernreither Dr. Jos. M. Exc. Wien. [K.-A.]
Baron R. kais. Rath, Wien.
Barta J. Bahnm. Falgendorf.
Bartelmus L. Insp. Przemyśl.
Bartl A. Beamt. Jedlesee.
Bartl C. Asp. Schärding.
Bartl M. Revid. Mödling.
Bartl R. Asp. Pontafel.
Bartl R. k. k. Baurath, Wien.
Bartmański E. Ob.-Insp. Lemberg.
Bartmański K. v. Ing. Spas.
Bartoš W. Ob.-Ing. Tabor.
Bartosch J. Ing. Banjaluka.
Bartovský M. Assist. Pilsen.
Bartuschofsky L. Stat.-Sous-Chef, Wien.
Bartuška v. Bartavár. k. k. Commis. Wien.
Barwinski S. Ing. Stanislau.
Baša A. Assist. Pöltschach.
Baseggio B. de. Stat.-Exp. Sagrado.
Basler A. Adj. Wien.
Basler J. Rechn.-Adj. Banjaluka.
Batagelj J. Stat.-Vorst. Lees-Veldes.
Batta Porto. Gio. Vicenza.
Bauer A. Assist. St. Andrä-Wördern.
Bauer A. Buchhdlg. Wien.
Bauer F. Beamt. Wien.
Bauer G. Stat.-Vorst. Ob.-Graslitz.
Bauer Ig. Revid. Beraun.
Bauer J. Revid. Prag.
Bauer J. Ing.-Adj. Wien.
Bauer J. Loc.-Führ. Marchegg.
Bauer K. Adj. Kufstein.
Bauer M. Ob.-Ing. Jasło.
Bauer W. Ob.-Ing. Weinberge.
Bauer & Cie. Schriftgiesserei Stuttgart. [K.-A.]
Baum J. Assist. Wien.
Baumann A. Exped. Mähr.-Ostrau.
Baumgarth W. Revid. Wien.
Baumgartner F. Insp. Linz.
Baumgartner K. Loc.-Führ. Ebensee.
Bayan S. Loc.-Führ. Eger.
Bayer F. Gutsbesitzer, Kojetitz.
Bažant J. Bahnm. Beraun.
Bazika A. Adj. Budweis.
Becher L. Secret. Wien.
Becher M. Offic. Krzeszowice.
Becher O. Beamt. Wien.
Bechinie F. Kanzl. Nimburg.
Bechmannn E. Dr. Concip. Wien.
Bechtold F. Ob.-Insp. Wien.
Bečička J. Assist. Würbenthal.
Beck F. Adj. Dembica.
Beck F. Frh. v., k. u. k. FZM. Wien.
Beck J. Loc.-Führ. St. Veit a. d. Gl.
Beck'sche k. u. k. Hof- u. Univ.-Buchhdlg. Wien. [5 Expl.]
Becker Ad. Buchhdlg. Aussig.
Becker E. Ing. Wien.
Becker O. Strck.-Chef-Stellv. Lobositz.
Becker Th. Offic. Wien.
Beer H. Beamt. Czernowitz.
Beer J. Ing.-Adj. Innsbruck.
Beh A. Assist. Hohenelbe.
Běhounek J. Insp. Olmütz.
Běhounek J. Assist. Ossegg.
Beidl O. Stat.-Chef. Welsberg.
Beilner J. Adj. Budweis.
Beitel C. Buchbinder, Wien.
Belcsak K. Dir.-Stellv. Wien.
Belházy A. v. Ob.-Insp. Budapest.
Bell K. Insp. Wien.
Bellegarde Fr. Graf v. Exc. Obersthofmeister Wien. [K.-A.]
Bellossevič G. v. Assist. Ternitz.
Bělohlavek A. Beamt. Kralup a./M.

Benauer J. Loc.-Führ. Hainfeld.
Benda J. Loc.-Führ. Aussig a/E.
Benda W. Assist. Předměřitz.
Bendel Dr. med. Zahnarzt, Wien. [K.-A.]
Benedek F. Assist. St. Michael.
Benedikt F. Ob.-Insp. Wien.
Beneš E. Stat.-Aufs. Kardaš-Bečič.
Beneš F. Streck.-Vorst. Michelob.
Beneš K. Ladeaufs. Chotešov.
Beneš L. Assist. Melnik.
Benešovský J. Beamt. Schwarzbach.
Benger J. Beamt. Wien.
Benisch J. Aush.-Stat.-Aufs. Sudoměřitz.
Benisch O. Adj. Prag.
Benker G. Loc.-Führ. Komotau.
Benkiser F. Ritt. v. Porta Comasina, Revid. Linz.
Benold C. Verk.-Assist. Mostar.
Benyovszky N. v. Ing. Prachatitz.
Beran A. Werkm. Wien.
Beran J. Magazin. Josefstadt.
Beranek C. Revid. Wien.
Beranek J. Stat.-Vorst. Hannsdorf.
Berchtold Sigism. Graf Exc. Wien [K.-A.]
Berčik L. Beamt. Hohenstadt.
Berezowski X. Insp. Krakau.
Berg R. Ing.-Adj. Wien.
Bergel L. Contr. Budapest.
Berger A. Werkm. Jägerndorf.
Berger A. Adj. Vöslau.
Berger F. A. Ing. Graz.
Berger F. Stat.-Vorst. Lauterach.
Berger J. Revid. Olmütz.
Berger J. Beamt. Kralup a./M.
Berger M. Exped. Leitmeritz.
Berger R. Beamt. Warnsdorf.
Berghoff P. Beamt. Vöslau.
Bergmann J. Heizh.-Chef. Gloggnitz.
Bergmann R. Stat-Vorst. Solnitz.
Bergmüller J. Assist. Olmütz.
Bergold F. Bahnaufs. Schönbrunn.
Bergstraesser A. Hofbchh. Darmstadt.
Berheimer M. Offic. Wien.
Bernardi A. Kanzleid. Laibach.
Bernardt M. Offic. Wien.
Bernaschek H. Commerc.-Ref. Wien.
Bernatzik J. Stat.-Chef. Pfaffstetten.
Berner H. Stat.-Vorst. Olmütz-Hodolein.
Bernhard R. Insp. Klausenburg.
Bernhardt R. Tarifbeamt. St. Gallen.
Bernheim L. Ob.-Insp. Wien.
Bernhofer A. Stat.-Leit. Glanegg.
Berr K. Insp. Purkersdorf.
Bertalanffy G. v. Stat.-Chef, Mühlbach.
Bertalanffy L. v. Beamt. Wien.
Bertele R. v. Grenadenberg Beamt. Szegedin.
Berticenich A. Zugsführ. Sebenico.
Bertig G. Ing.-Adj. Sucha.
Bervič A. Beamt. Prag.
Berze L. Assist. Triest.
Betriebsgesellsch. d. orient. Eisenb. Wien. [K.-A.]
Betriebsleitung der Raab-Oedenb.-Ebenf.-Eisenb.
Bettelheim. A. Adj. Wien.
Bettelheim Th. Ob.-Offic. Wien.
Bettini A. Ob.-Offic. Ala.
Beutl F. Insp. Pilsen.
Beyde A. Ob.-Offic. Wien.
Beyer J. Beamt. Wien.
Bezdek J. Loc.-Heiz. Trautenau.
Bezdiček J. Loc.-Führ. Geiersberg.
Bezpalec O. Verk.-Contr. Wien.
Biberstein-Blonski E. R. v. Stat.-Vorst. Bursztyn.
Bibliothek d. Kgl. Eisenb.-Direct. Altona.
Bibliothek d. k. k. Eisb.-Minist. Wien.
Bibliothek d. k. k. Eisenb.-Minist. Wien. [K.-A.]
Bibliothek d. Kgl. Eisenb.-Direct. Hannover.
Bibliothek d. Oberbauamtes d. Stadt Wien. [K.-A.]
Bibliothek d. Reichsrathes. Wien. [K.-A.]
Bibliothek d. Reichshauptst. Wien. [K.-A.]
Bibliothek d. Land.-Aussch. d. Kgr. Böhm. Prag. [K.-A.]
Bibliothek d. Südb.-Werkst. Marburg.
Bibliothek d. Kriegsarchives d. Generalstabes, Wien.
Bibliothek d. Kgl. Württemberg'schen Verkehrsanst.
Bibliothek d. Volks- u. Bürgersch. Zwettl.
Bibus E. Loc.-Führ. Olmütz.
Biedermann v. Turony Rob. Ritter v. Wien. [K.-A.]
Bielecki St. R. v. Stat.-Vorst. Sucha.
Biener F. Adj. Königinhof.
Bienert E. Assist. Jägerndorf.
Bieniek V. Assist. Krakau.
Bierdümpfl A. Bahnm. Gmünd.
Bierhandl R. Adj. Pöchlarn.
Biesiadzki B. Ing.-Adj. Lemberg.
Biesik Fl. Offic. Triest.
Bilbes A. Betr.-Eleve, Sokolnitz.
Billeg M. Stat.Leit. Ob.-Döbling.
Billy K. Loc.-Führ. Ebensee.
Bincer H. Ing. Gravosa.
Binder J. Insp. Wien.
Binovec B. Hilfsbeamt. Sarajevo.
Binowetz J. Kanzl. Olmütz.
Birk A. Ing. Wien.
Birk A. Beamt. Wien.
Birk A. Dipl. Ing. u. a. o. Prof. Prag.
Birkenfeld I. Assist. Wien.
Birnbaum F. Werkm. Knittelfeld.
Birtič J. Aush.-Bahnm. Pola.
Bisanz J. Loc.-Führ. Lemberg.
Bischoff F. Edl. v. Klammstein, Sect.-Chef, Wien.
Bistřicky J. Revid. Krakau.
Biswanger V. Ob.-Offic. Prerau.
Bitschan F. Streck.-Chef, B.-Trübau.
Bitter H. Assist. Mürzzuschlag.
Bittner A. Offic. Triest.
Bittner F. Insp. Wien.
Bittner O. Assist. Znaim.
Bittner V. Stat.-Exped. Brüsau.
Blabob J. Ob.-Ing. Weinberge.
Blaha A. Buchhandlg. Budweis.
Blaha W. Adj. Bilin.
Blaschka C. Stat.-Vorst. Trnowan.
Blau M. Kanzl. Wien.
Blauth F. Ob.-Ing. Stanislau.
Blažek A. Ing.-Adj. Neuhaus.
Blažon F. Offic. Görz.
Blecha C. Stat.-Vorst. Erbersdorf.
Bloch A. Handels-Akad. Hamburg.
Blumrich J. Sect.-Vorst. Gurahumora.
Bobek K. Adj. Marburg.
Bobilewicz J. Stat.-Vorst. Chełmek.
Bobisuth E. Stat.-Leit. Usora.
Bochenek F. Adj. Wien.
Bocheński E. Adm. Aushilfsf. Lemberg
Bock W. Secret.-Beamt. Prag.
Böcke A. Loc.-Führ. Divača.
Böcker A. Adj. Kapfenberg.
Böcker J. Adj. Sarajevo.
Bocklét J. Ob.-Offic. Wien.
Bocksch F. Buchhdlg. Braunau.
Bodansky M. Revis. Wien.
Boden-Credit-Anstalt k. k. priv. Allg. Oest. Wien. [K.-A.]
Bodner A. Loc.-Führ. Laibach.
Boehm L. R. v. Offic. Mödling.
Boelke E. Assist. Stryj.
Bogner J. gepr. Heiz. Iglau.
Bohač F. Revid. Wien.
Boháč V. Assist. Nimburg.
Bohaty A. Ob.-Ing. Prag.
Böhler Gebrüder Wien. [K.-A.]
Böhm A. Adj. Komotau.
Böhm F. Beamt, Prag.
Böhm F. Insp. i. P. Wien.
Böhm H. Dr. Director, Prag.
Böhm K. Loc.-Führ. Brünn.
Böhm O. Beamt. Böhm.-Trübau.
Böhm V. Assist. Mähr.-Budwitz.
Bohmann E. Adj. Prag.
Bohne J. Buchhdlg. Berlin.
Bohr J. Assist. Linz.
Böllmann G. Stat.-Vorst. Neudeck.
Bondy A. Ing.-Adj. M.-Schönberg.
Bondy Fr. Buchhdlg. Wien.
Bondy G. Handelsk.-Rath, Prag. [K.-A.]
Bönisch A. Expedit. Oderberg.
Bönisch E. Loc.-Führ. Trautenau.
Boos-Waldeck Phil. Graf v. Exc. Wien. [K.-A.]
Bör K. Telegraph. Prag.
Borghetti D. Ing. Roveredo.
Bořický F. Insp. Wien.
Bořický J. Beamt. Chotzen.
Born J. Adj. Wien.
Borowiczka Arth. Freih. v. k. k. Reg.-Rath Triest. [K.-A.]
Borowski K. Telegr. Bielitz.
Borucki A. Loc.-Führ. Oswięcim.
Boschetti A. Offic. Kwassitz-Tlumatschau.
Bosković B. Assist. Spalato.
Bosshardt V. Adj. Wien.
Bothe E. Loc.-Führ. Prag.
Bottek L. Beamt.-Asp. Petersdorf.
Boucard H. Stat.-Chef, Nabresina.
Bouché G. Ob.-Offic. Wien.
Bouška J. Ing. Pilsen.
Boysen u. Maasch, Buchhdlg. Hamburg.
Brabek F. Assist. Kolin.
Brandeis A. Caplan, Steinkirchen.
Brandeis L. Beamt. Eulau.
Brandes C. Buchhdlg Hannover.
Brandes G. Loc.-Führ. Bielitz.
Brandl C. Stat.-Arb. Gstatterboden.
Brandl M. Zugsf. Vordernberg.
Brandner A. Stat.-Vorst. Kulm.
Bratkowsky M. Schlosser, Kolomea.
Braumüller u. Sohn k. u. k. Hof- u. Univ.-Buchhdlg. Wien [5 Expl.]
Braun A. Insp. Wien.
Braun B. Ing. Wien.
Braun F. Geschäftsleit. Wien.
Braun M. Stat.-Chef, Podolin.
Braunbock F. Assist. St. Valentin.
Braunendal A. E. v. Adj. Wien.
Brázda Th. Ob.-Ing. Jägerndorf.
Brdička G. Ing. Kolin.
Brdička W. Kürschner Prag.
Bredl E. Ob.-Offic. Lundenburg.
Bredl F. kais. Rath, Wien.
Bregenzer A. Assist. Ebensee.
Breindl F. Ob.-Ing. Bozen.
Breisach E. R. v. Sect.-Ing. Littai.
Brenner F. Offic. Znaim.
Brenner M. Weichenw. Kl.-Neusiedl.
Brettauer J. Exped. Schwatz.
Brettschneider F. Insp. Wien.
Breyer C. Assist. Wien.
Breyer G. Stat.-Vorst. Feldbach.
Breymann J. Insp. Bludenz.
Breymann L. Adj. Wien.
Breymann L. Revid. Wien.
Březina W. Stat.-Vorst. Patzau. [K.-A.]
Brhlik J. Stat.-Vorst. Wall.-Meseritsch.
Brichta L. Loc.-Führ. Marburg.
Brischar J. Insp. Salzburg.
Brix H. Offic. Eisenbrod.
Brix S. Stat.-Vorst. Gottschee.
Brock O. Beamt. Sztanisics.
Brodl J. Ing. Königsaal.
Brodträger J. Offic. Wien.
Brodzik F. Conduct. Wama.
Brodzki Lodzia C. R. v. Ob.-Rev. Triest. [K.-A.]
Brokesch F. Werkm. M.-Schönberg.
Brosch Ed. Loc.-Führ. Lemberg.
Brosch E. Ob.-Ing. Wien.
Brosch H. Assist. Pragerhof.
Brotan J. Ob.-Ing. Linz.
Brož F. Offic. Zditz.
Brożowsky v. Prawoslaw K. Beamt. Halbstadt.
Bruckner F. Stat.-Vorst. Smidar.
Bruckner G. Kanzl. Bielitz.
Brückner J. Revid. Olmütz.
Bruder R. JUDr. Concip. Wien.
Brugger Ig. Beamt. Wien.
Brukatsch G. Ing. Turnau.
Brüll J. Ob.-Offic. Czernowitz. [K.-A.]
Brüll M. Ob.-Insp. Wien.
Brundula J. Secret. Wien.
Brunn F. v. Exped. Wien.
Brunnberg M. v. Techn. Rapitz.
Brunner J. Secret. Wien.
Brunner Ig. Adj. Stanislau.
Brunswick J. Revid. Wien.
Bruscha F. Ob.-Offic. Schreckenstein.
Bryk M. Bahnm. Mikuliczyn.
Brzechowski F. Ing. Podwołoczyska.
Bub F. Ing. Znaim.
Buchacher G. Beamt. Czernowitz.
Bucher J. Assist. Frankenmarkt.
Bücherei d. k. Eisenb.-Direct. Berlin.
Buchhdlg. d. Actienbuchdr. Agram.
Buchhdlg. Polytechn. Berlin. [3 Expl.]
Buchh. d. poln. Verlagsgssch. Krakau.
Buchholz & Diebel. Buchhdlg. Troppau.
Buchowiecki J. Sect.-Vorst. Jasło.
Buckeisen S. Assist. Graz.

Buda L. Contr. Prag.
Budsky F. Adj. Prag.
Bühn L. Assist. Smichow.
Bukowski S. Ob.-Ing. Iglau.
Bukwich J. Ob.-Insp. Wien.
Büngener Ig. Ob.-Ing. Brünn.
Bura C. Loc.-Führ. Dzieditz.
Burdach H. Hofbuchhdlg. Dresden.
Bureau d. Abgeordn.-Hauses Wien. [K.-A.]
Burger J. Assist. Pörtschach a. S.
Bürger J. Revid. Wien.
Burger R. Assist. Wien.
Burian B. Ing.-Adj. Wien.
Burian F. Beamt. Wien.
Burian F. Eleve, Wien.
Büringer F. Bautechn. Winterberg.
Burka V. Beamt. Wien.
Burša J. Mag.-Aufs. Wien.
Bursztyn G. k. k. Reg.-Bauadj. Czernowitz.
Burzer H. Buchhdlg. Wien.
Buschman H. Baron, Sect.-Rath, Wien.
Buttinger G. Loc.-Führ. Wörgl.
Butschek A. Beamt. Fiume.
Butschek C. Offic. Wels.
Butschek J. Contr. Szegedin.
Byk S. Dr. Concip. Wien.
Byrski V. Assist. Słotwina.

Cába W. Assist. Dux-Liplitz.
Calve'sche S. G., Hofbuchhdlg. Prag, [9 Expl.]
Camondo E. Stat.-Vorst. Freiwaldau-Gräfenberg.
Capalini J. Ing.Assist. Komotau.
Carlberger L. Ob.-Insp. Wien.
Carminatti J. Stat.-Vorst. Sebenico.
Carmine Hugo Fabr. Wien. [K.-A.]
Carmine J. Ob.-Insp. Linz.
Cartellieri M. Ing. Wörgl.
Casagrande V. Assist. Kindberg.
Casper P. Contr. Triest.
Častek H. Verk.-Beamt. Studenetz.
Častek J. Ob.-Ing. Wien.
Castel J. van de, Revid. Villach.
Cavallar E. Ob.-Ing. i. P. Wien.
Čech C. Beamt. Wien.
Čenský O. Ing.-Assist. Prag.
Centralbuchhdlg. [M. Herzig] Wien.
Central-Bureau, Comm.- d. Witkow. Bergb.- u. Eisenh.-Gewerksch. Wien. [K.-A.]
Čermak A. Werkm. Neu-Sandec.
Čermak C. Insp. Pilsen.
Čermak J. Streck.-Vorst. Jičin.
Čermak J. Loc.-Führ. Pardubitz.
Čermak L. Beamt. Aussig.
Černobrat G. Contr. Sarajevo.
Černy F. Stat.-Chef, Kralup.
Černy H. Hilfsbeamt. Prag.
Černy J. Loc.-Führ. Komotau.
Černy J. Loc.-Führ. Olmütz.
Černy J. MUDr. Bahnarzt, Rakonitz.
Černy T. Stat.-Aufs. Lomnitz.
Cesarczyk L. Kanzl. Krakau.
Cerva H. v. Assist. Judendorf.
Červinka C. Magaz. Hlinsko.
Červinka G. Ing. M.-Schönberg.
Čerwenka F. Beamt. Prag.
Čerwenka R. Beamt. Altbunzlau.
Chalaupka W. Beamt. Prag.
Chalupa J. Adj. Czernowitz.
Chalupa W. Beamt. Wien.
Chamas J. Kanzl. Banjaluka.
Charvat F. Assist. Wien.
Charwat J. Adj. Czernowitz.
Charwath H. Assist. Bludenz.
Chaudoir Gust. & Comp. Wien. [K.-A.]
Chertek E. Freih. v. Exc. Sect.-Chef Wien. [K.-A.]
Chiari A. Sect.-Ing. Trautenau.
Chiopris G. Buchhdlg. Triest.
Chlan T. Ob.-Ing. Karlsbad.
Chlapik A. Beamt. B.-Trübau.
Chlistovsky W. Adj. Smichow.
Chlumecky F. Beamt. Komotau.
Chlumecky Joh. Freih. v. Exc. Wien. [K.-A.]
Cholewkiewicz L. Ob.-Ing. Krakau.
Chramosta A. Unt.-Beamt. Raitz.
Christ J. Ob.-Insp. Nimburg.
Christ L. Handelsk.-Rath, Linz. [K.-A.]
Christen J. Bahnm. Dolnji-Vakuf.
Chroust F. Ing. Liebeschitz.
Chrzan J. Ing. Krakau.
Chvála G. Beamt. Prag.
Chvojka J. Stat.-Chef, Tischnowitz.
Chýla F. Bahnm. Rakonitz.
Chytil F. Ob.-Offic. Prerau.
Chytil J. Offic. Jawiszowice.
Cibulka J. Beamt. Weltrus.
Cichini C. E. v. Stat.-Vorst. Gstatterboden.
Ciechanowsky K. Ing.Adj. Krakau.
Cieplinski J. Stat.-Exped. Skawce.
Cierpiał J. K. Kanzl. Berhometh a. S.
Cieśluk J. Loc.-Führ. Stanislau.
Cimrhakl St. Assist. Turnau.
Cisarowsky R. Loc.-Führ. Komotau.
Čížek C. Adj. Gmünd.
Čížek J. Stat.-Aufs. Fussdorf.
Čížek J. Stat.-Vorst. Všestar.
Cížek L. Bauf. Radautz.
Clodi E. Assist. Doboj.
Club d. Zellernd. Eisenb.-Beamt.
Clary u. Aldringen Carlos Fürst Durchl. Wien. [K.-A.]
Coassini F. Stat.-Vorst. Knin.
Colombo K. Stat.-Chef, Austerlitz.
Comploier A. Hilfsb. Glandorf.
Crasbeck A. v. Ob.-Geom. Wien.
Csáthy F. v. Buchh. Debreczin. [3 Expl.]
Cserebo L. Beamt. Teschen.
Cura F. Stat.-Aufs. Eisenberg.
Curant J. Heizhausl. Wien.
Cvejn F. Stat.-Vorst. Gr.-Opatowitz.
Cvrček C. Loc.-Führ. Böhm.-Brod.
Czak A. Secret. Wien.
Czanerle A. Loc.-Führ. Czernowitz.
Czapek A. Stat.-Aufs. Sitzenberg-Reidling.
Czarnomski S. Ing. Jaroslau.
Czechan E. Stat.-Chef, Křinetz.
Czedik v. Bründlsberg Baron H. k. u. k. Contre-Adm. a. D. Wien. [K.-A.]
Czekański J. Adj. Podgórze-Płaszów.
Czermak G. Stat.-Chef.Ladendorf.
Czermak J. Insp. Wien.
Czermák J. Assist. Forbes.
Czermak J. Stat.-Vorst. Feldkirch.
Czernecki F. Offic. Podwołoczyska.
Czernicki A. Volont, Widynów.
Czerny E. Ing. Krakau
Czerny E. Loc.-Führ. Stanislau.
Czerny F. B.-A.-Vorst. Simbach.
Czerny F. Ob.-Ing. Wien
Czerny H. Loc.-Führ. Brünn.
Czerny J. Assist. Wien.
Czerwiński J. W. Hochsch. Wien.
Czeypek C. Adj. Wien.
Czichowský E. Adj. Waidhofen a. Y.
Cziesch F. Mag.-Aufs. Wien.
Czulik K. Ing. Prag.
Czwetler F. Stat.-Vorst. Neuhaus.
Czyrniański J. Loc.-Führ. Zagórz.
Czyżewsky J. Ob. Ing. Stanislau.

Daberkow C. Buchhdlg. Wien.
Dąbrowski M. Assist.Bochnia.
Dąbrowski T. Bhnst.-Vorst. Alt-Sandec.
Dabsch W. Adj. Reichenberg.
Dachovsky J. Ob.-Offic. Nimburg.
Dadieu C. Adj. Marburg.
Dalberg F. Frhr. v. Datschitz. [K.-A.]
Dalihod W. JUDr. Concip. Prag.
Dalsass S. Assist. Leibnitz.
Danek T. Assist. Redl-Zipf.
Danek J. Stat.-Vorst. Würbenthal.
Dangl F. Assist. Wien.
Daniel M. Beamter Prag. [K.-A.]
Danko F. Ing. Freistadt.
Danzer E. Offic. Prerau.
Darm I. Ing. Stanislau.
Daser P. Ob.-Offic. Innsbruck.
Dassler A. Stat.-Vorst. Stauding.
Dattel J. Revis. Prag.
Dattner M. Ing. Stadlau.
Dauschek J. Revid. Innsbruck.
Dauscher A. Ob.-Offic. Wien.
Daut G. Ob.-Ing. Wr.-Neustadt.
Dawid L. Stat.-Vorst. Zuckmantel.
Dębicki C. Ob.-Revid. Stanislau.
Dechant C. Loc.-Führ. Wien.
Dědek J. Stat.-Exped. Donawitz.
Dědourek J. Stat.-Leit. Jetetitz.
Dedy H. Ob.-Ing. Visoko.
Degasperi C. Bauuntern. M.-Weisskirchen.
Deinlein J. Heizhausl.-Stellv. Wien.
Deisenberg M. Revid. Krakau.
Děkanovský V. Diurn. Königinhof.
Děkanovský V. Stat.-Vorst. Sedletz-Kuttenberg.
Demant J. Assist. Lemberg.
Dembicki G. Assist. Knittelfeld.
Dembsher E. techn. Assist. Trautenau.
Demel L. R. v. Elswehr Dr. Advocat, Teschen.
Demelmayer E. Revid. Wien
Demuth C. Ing. Prag.
Depetris N. Zugsf. Strakonitz
Dereani A. Werkm. Laibach.
Desbalmes W. Offic. Mödling.
Desoye A. Beamt. Wien.
Desoye J. Ob.-Insp. Wien.
Desoye J. H. Beamt. Wien.
Deu R. Offic. Matzleinsdorf.
Deubner J. Buchhdlg. Moskau.
Deuticke F. Buchhdlg. Wien.
Deutsch G. Stat.-Vorst. Lomnitz.
Deutsch G. Stat.-Vorst. Mszana.
Deutsch H. Hilfsbeamt. Zauchtl.
Deutsch L. Ing. Wien.
Deutsch M. Insp. Linz.
Deutsch S. Ing.-Adj. Villach.
Deutschel F. Ob.-Revid. Wien.
Deutscher L. Stat.-Leit. Treublitz.
Deutschmann G. Adj. Wien.
Deyma A. R. v. k. k. Minist.-Rath, Wien.
Deynakowski M. Bahnm.
Diebl F. Assist. Szegedin. Mikuliczyn.
Dienelt J. Spedit. Gr.-Meseritsch.
Dietl J. Offic. Wien.
Dietrich J. Maschinist, Krakau.
Dillmann E. Beamt. Wien.
Dimmy A. Offic. Simbach.
Di Pauli Jos. Freih. v. Exc. k. k. Handelsmin. Wien. [K.-A.]
Direct. d. k. k. priv. Aussig.-Tepl. Eisenb. Teplitz. [K.-A.]
Direct. d. grossherz. Badisch. St.-E.-B. Karlsruhe.
Direct. d. Bosn.-Herzegov. Staatsb. Sarajevo. [K.-A.]
Direct. d. Buschtěhr. Eisenb. Prag.
Direct. d. kgl. Eisenb. Cassel.
Direct. d. kgl. Eisenb. Elberfeld.
Direct. d. kgl. Eisenb. Magdeburg.
Direct. d. Kaschau-Oderberger-Eisenb. Budapest.
Direct. d. Loc.-Bahn, Mori-Arco-Riva.
Direct. d. österr. Local-Eisenb.-Ges. Wien. [K.-A.]
Direct. d. k. k. Milit.-Bahn Banjaluka.
Direct. d. k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordb. Wien. [K.-A.]
Direct. d. k. k. priv. Nordwestb. Wien. [K.-A.]
Direct. d. Salzkammergut-Loc.-B.-Act.-Ges. Salzburg.
Direct. d. kgl. ung. St.-E.-B. Budapest.
Direct. der k. k. Staatsb. Triest.
Direct. d. k. k. priv. österr.-ung. Staatseisenb.-Ges. Wien. [K.-A.]
Direct. d. k. k. priv. Südbahn.-Ges. Wien. [K.-A.]
Direct. d. k. k. priv. Eisenb. Wien-Aspang, Wien.
Direct. d. Eisenb. Wittmannsdorf-Ebenfurth, Wien. [K.-A.]
Dítě C. Adj. Hořowitz.
Dittmar A. Wagenm. Eger.
Dittrich C. Insp. Wien.
Dittrich F. Ob.-Contr. Floridsdorf.
Döbler T. Diurn. Wien.
Dobner v. Dobenau H. Dr. Vice-Secret. Wien.
Dobrowolsky L. Stat.-Vorst. Mościska.
Dohnal C. Revid. Prag.
Döllinger L. Adj. Bogumilowice.
Doležal F. Insp. Passau.
Doležal G. Ob.-Ing. Wels.
Doležil T. Stat.-Vorst. Marienbad.
Domaizel E. Ing. Stanislau.
Domažlický H. Ob.-Ing. Podersam.
Domažlický Z. JUDr. Asp. Prag.
Domenscig J. Stat.-Vorst. Steyrdorf.
Domin J. Stat.-Vorst. Wegstädtl.
Domokos F. Beamt. Budapest.
Doms E. Contr. Wien.
Donau-Dampfschiffahrts-Ges. I. k. k. priv. Wien. [K.-A.]
Donheimer-Herlth E. R. v. Dr. Minist.-Vice-Secret. Wien.

Donnersberg S. Vorst.-Stellv. Czernowitz.
Doppler G. Abth.-Vorst. Szegedin.
Dörfler C. Loc.-Führ. Stanislau.
Dormus A. R. v. Ing. Wien.
Dormus F. Ob.-Revid. Pilsen.
Dornfeld M. Assist. Glandorf.
Dornstein A. Adj. Wels.
Dorrek J. Insp. Matzleinsdorf.
Doskočil J. Revid. Nimburg.
Dostál F. Insp. Olmütz.
Dostalik J. Assist. Gr. Wisternitz.
Doubrava J. Adj. Königgrätz.
Doubrawa J. Stat.-Aufs. Weipert.
Doucha Th. Werkm. Wien.
Dovgan R. Assist. Nabresina.
Drach L. Ing.-Assist. Wien.
Drathschmidt W. v. k. k. Hofrath, Staatsb.-Direct. Innsbruck.
Drescher H. Assist. Meidling.
Dressler F. Offic. Friedek.
Drnowetz C. Loc.-Führ. Wels.
Drobil J. Verk.-Contr. Banjaluka.
Drögsler F. Adj. Wien.
Droll J. Adj. Cilli.
Drozdowski St. Adj. Jaroslau.
Druml J. Ob.-Versch. Zeltweg.
Dub O. Ing.-Assist. Leitmeritz.
Dubsky Ad. Graf Exc. Wien. [K.-A.]
Dubsky Ig. Secret. Wien.
Dudek A. Bahnm. Skawina.
Dulla H. Diurn. Olmütz.
Dümmler's F. Buchhdlg. Berlin.
Dunka de Sajo L. Hochschüler, Lemberg.
Dunkl J. Loc.-Führ. Konjica.
Duray J. Exped. Wien.
Durchanek F. Assist. Triest.
Durchhalter F. Adj. Wien.
Durn J. Streck.-Aufs. Banjaluka.
Duschek M. Ing. Wien.
Duschka A. Assist. Linz.
Dussik J. Kanzl. Divača.
Dussik W. Adj. Leibnitz.
Dutschka Vinc. Ritter v. Wien. [K.-A.]
Duxer Kohlen-Ver. Dux.
Dwořaček C. Assist. Wappoltenreith.
Dvořak A. Ob.-Ing. Adelsberg.
Dwořak F. Mag.-Aufs. Chropin.
Dwořak J. Insp. Prag.
Dwořak W. Bahnm. Starkenbach.
Dworsky L. Loc.-Führ. Hainfeld.
Dworzak H. Ob.-Ing. Wien.
Dydula A. Mag.-Aufs. Podgorze.
Dymnicki J. Ing.-Adj. N.-Sandec.
Dynamit Nobel Act.-Ges. Wien. [K.-A.]
Dzieślewski L. Ing. Przemyśl.
Dziura K. Loc.-Führ. Kolomea.
Dzugan J. Diurn. Linz.

SE. KAISERL. U. KÖNIGL. HOHEIT ERZHERZOG EUGEN. WIEN. [K.-A.]

Ebeczky B. v. Beamt. Budapest.
Ebenhöch'sche F. J. Buchhdlg. Linz. [2 Expl.]
Eberhardt A. Assist. Innsbruck.
Eberharter F. Offic. Innsbruck.
Eberl F. Adj. Linz.
Ebermann E. Stat.-Vorst. Beraun.
Ebner A. Bahnwächt. Ried.
Ebner F. Stat.-Vorst. Saifnitz.
Eckardt F. k. u. k. Oberstl. Przemyśl.
Eckert C. Assist. Linz.
Eckert E. v. Beamt. Meran.
Eckhardt F. Insp. Czernowitz.
Eckhardt H. Ing. Prag.
Eckhardt V. Assist. Laun.
Eckl G. Ob.-Ing. Enns.
Eckschlager H. Rechn.-Rath, Wien.
Eckstein K. Ob.-Ing. Wien.
Edelmann H. Stat.-Vorst. Rosenburg.
Edelmann L. Bahnaufs. Oswięcim.
Edelmayer A. Loc.-Führ. Komotau.
Eder E. Beamt. Budapest.
Eder J. Assist. Freistadt.
Edl A. Assist. Zellweg.
Edleditsch A. Revid. Wien.
Edlinger C. Stat.-Aufs. Frischau a. St.-B.
Eger W. k. u. k. Lieut. Korneuburg.
Egermann R. Assist. Glandorf.
Eggenberger L. R. v. Ob.-Revid. Linz.
Egger Ed. Kondukt. St. Egid a/N. [K.-A.]
Eglseer L. Beamt. Welchau-Wickwitz.
Egner J. Stat.-Vorst. Königsaal.
Ehn C. Kanzl. Bludenz.
Ehrenberg O. Adj. Aussig.
Ehrenberger F. Beamt. Brünn.
Ehrenberger M. Ing. Przemyśl.
Ehrhardt A. Stat.-Chef Lobositz.
Ehrlich B. Offic. Triest.
Ehrlich Fr. Buchhdlg. Prag.
Ehrlich M. Offic. Innsbruck.
Ehrmann A. Contr. Wien.
Eibel F. J. Zugsf. Banjaluka.
Eichenbaum J. Ing.-Assist. Wien.
Eigl A. Assist. Wien.
Eigner C. Adj. Wien.
Eim F. Revid. Prag.
Eisenb.-Beamten-Ver. der kgl. sächs. Staats-B. Chemnitz.
Eisenbeisser J. Geomet. Straža.
Eisenhofer A. Bahnaufs. Bisenz.
Eisenklam Ph. Diurn. Brodek.
Eisenstein C. Loc.-Heiz. Trautenau.
Eisinger O. Ob.-Offic. Matzleinsdorf.
Eisl Dr. H. k. k. Minist.-Concip. Wien. [K.-A.]
Eiss A. Insp. Smichow.
Eissler J. Wien. [K.-A.]
Eistel M. Loc.-Führ. Dzieditz.
Elektricit.-Gesellsch. Intern. Wien. [K.-A.]
Elias G. Mag.-Vorst. Czernowitz
Elsner F. Honor.-Beamt. Wien.
Emmerling A. Stat.-Leit. Mikulińce-Strusów.
Ender L. Assist. Blindenmarkt.
Endres X. Offic. Wr.-Neustadt.
Endress C. Revis. Prag.
Engel A. Beamt. Hostiwitz.
Engel E. Bur.-Vorst.-Stellv. Wien.
Engelberg S. Dr. Concip. Wien.
Engelberth O. Insp. Rokyčan.
Engelhardt H. Assist. Laube.
Englisch O. Sect.-Vorst. Laibach.
Englmann C. Contr. Reichenberg.
Eppenstein Sigm. Wien. [K.-A.]
Epperlein J. Ing.-Adj. Stanislau.
Eppinger Forstm. Heinrichsgrün.
Epstein E. Ob.-Offic. Wien.
Erbstein A. Stat.-Vorst. Wöllersdorf.
Erdmansdörffer F. Loc.-Führ. Falkenau.
Erlach E. v. Stat.-Chef, Hohenstadt.
Erschen J. Ob.-Ing. Pontafel.
Ertel F. Beamt. Prag.
Ertl E. Ing. Ruttka.
Ertl H. Offic. Simbach.
Ertl T. Telegr.-Meist. St. Anton.
Escher J. Loc.-Heiz. Triest-St. Andrä.
Eschler A. Stat.-Vorst. Prinzersdorf.
Eschmann C. Ob.-Insp. i. P. Cilli.
Escompte-Bank Böhm. Prag. [K.-A.]
Ess C. Ob.-Ing. Braunau a. I.
Essig A. Ing. Pilsen.
Esterle R. Ob.-Revid. Wien.
Estl F. Offic. Pohl.
Eszterházy Moritz Graf Erl. Wien. [K.-A.]
Ettlmayer J. Assist. Friesach.
Eulenburg-Hertefeld Ph. Graf zu, Exc. kaiserl. Deutscher Botschafter Wien. [K.-A.]
Eustachiewicz A. Ing. Rzeszów.
Exner G. Loc.-Heiz. Trautenau.
Exner J. Loc.-Führ. Nimburg.
Eyberger W. v. Ing.-Adj. Wien.
Eysank v. Marienfels D. Stat.-Vorst. Přivoz.

Fabel W. Stat.-Vorst. Kosteletz.
Fabia J. Ob.-Ing. Neu-Sandec.
Fabian S. Assist. Okřischko.
Faborský E. Insp. Chrudim.
Falk H. Gener.-Dir.-Stellv. Budapest.
Fanta L. Stat.-Beamt. Prag.
Fanto D. & Comp. Wien. [K.-A.]
Fasal A. Ob.-Ing. Olmütz.
Faschinsky C. Beamt. Prag.
Fassler P. Loc.-Führ. Marburg.
Fasthuber A. Stat.-Aufs. Chlumač.
Fasthuber F. Bahnm. Budweis.
Fauland C. Ing. Linz.
Faustus G. Buchhdlg. Pilsen.
Favai J. Offic. Laibach.
Fehmel F. Werkm. Lemberg.
Fei A. Loc.-Führ. Marburg.
Feigel A. Assist. Bleiburg.
Feil W. Beamt. Saaz.
Feiler W. Kanzl.-Prakt. Brüx.
Felber J. Assist. Mürzzuschlag.
Felber V. Assist. Leoben.
Felbinger F. Assist. Pilsen.
Felbinger J. Holzhändl. Reichramming.
Feldbauer S. Magaz. Wien.
Felin J. Stat.-Chef, Reifnig-Fresen.
Fell M. Stat.-Chef, Spital a. D.
Feller T. Assist. Bozen.
Felsenstein F. Ing. Wien.
Felsenstein W. Ing. Adj. Wien.
Felzmann J. Stat.-Vorst. Tetschen a. E.
Fencl W. Ing. Mies.
Ferro M. v. Beamt. Graz.
Ferstel W. Frh. v. Ob.-Ing. Wien.
Fest A. Beamt. Rosenberg.
Feyertag R. Adj. Wien.
Fiala J. Com.-Contr. Prag.
Fiala J. Stat.-Vorst. Vysočan.
Fialkowski Gebr. Papierfabr. Bielitz. [K.-A.]
Fichna C. Haupt-Cass.-Stellv. Wien.
Fiebiger J. Loc.-Führ. Wien.
Fiebinger J. Stat.-Aufs. Chotzen.
Fiedler H. Vorst. d. Mat.-Dep. Prerau.
Fiedler J. Loc.-Führ. Nimburg.
Figura J. Beamt. Schwechat-Kledlng.
Fikeys O. Beamt. Wien.
Filip A. Heizhausl. Olmütz.
Filla E. Contr. Teschen.
Fillunger-Battaglia F. Beamt. Prag.
Fillunger M. Ob.-Ing. Prerau.
Fink A. Loc.-Führ. Mürzzuschlag.
Fink H. Assist. Kalwang.
Fink J. Hilfsbeamt. Wien.
Fink V. Adj. Amstetten.
Fink V. Buchhdlg. Linz. [2 Expl.]
Firbas W. Ob.-Offic. Prerau.
Fischer A. Assist. Feldkirch.
Fischer A. Adj. Klosterneuburg. [K.-A.]
Fischer A. Stat.-Geh. Haag.
Fischer A. Assist. Stanislau.
Fischer A. Telegr. Wšetat-Přivor.
Fischer C. Beamt. Stanislau.
Fischer E. Offic. Wien.
Fischer F. Forst- u. Dom.-Verw. Mühlbach.
Fischer F. Bur.-Vorst. Wien.
Fischer G. Stat.-Vorst. Vordernberg.
Fischer H. Assist. Kapfenberg.
Fischer J. Ing. Lemberg.
Fischer J. Offic. Prerau.
Fischer K. Insp. Wien.
Fischer L. Stat.-Chef, Rostok.
Fischer O. v. Hilfsbeamt. Wien.
Fischer O. Buchhdlg. Laibach. [2 Expl.]
Fischer R. Stat.-Vorst. Neudorf.
Fisko K. Adj. Villach.
Fister A. Pumpenwärt. Podnart-Kropp.
Fitzga H. Assist. Wien.
Fizt F. Assist. Arnoldstein.
Flatz H. Assist. Wien. [K.-A.]
Fleckh C. Ob.-Ing. Wien.
Fleischanderl G. M. Assist. Eger.
Fleischer M. Stat.-Aufs. Lees-Veldes.
Fleischhacker A. Offic. Floridsdorf.
Fleischmann A. Insp. Wien.
Fleissig F. Werkm. Prag.
Fleissig J. Ob.-Revid. Wien.
Fleissner O. Revis. Prag.
Flessl F. Loc.-Führ. Simbach.
Florinek A. Cassier, M.-Ostrau.
Fluch A. Stat.-Vorst. Georgswalde.
Fluch A. Adj. Hieflau.
Fluss- u. Seeschiffahrts-A.-G. Ung. Budapest. [K.-A.]
Föderl C. Revid. Hartberg.
Fodermayer C. E. v. Ob.-Offic. Bilin.
Fodor J. Rechn.-Offic. Klausenburg.
Fohmann B. Ob.-Ing. Wien.
Follhofner H. Insp. Wien.
Folprecht A. Güt.-Cassier, Kuttenthal.
Folprecht C. Beamt. Bakov.
Föls F. Heizh.-Aufs. M.-Ostrau.
Fomm Aug. Masch.-Fabr. Leipzig. [K.-A.]
Forberger F. Ob.-Contr. Nimburg.
Forche J. Secret. Wien.
Foretich F. Stat.-Leit. Siverić.
Formanek G. Ob.-Cond. Glandorf.
Formann F. Beamt. Peček.
Forster C. Beamt. Prag.
Förster O. techn. Adj. Wien.
Forster Z. R. v. Dr. Sect.-Rath, Wien.
Forstner J. k. u. k. Oberl. Wien.

Forstner O. Assist. Pontafel.
Fortič J. Assist. Laibach.
Fortis O. Adj. Villach.
Frank G. Stat.-Vorst. Steinschönau.
Frank H. Ob.-Revid. Pilsen.
Frank J. Ob.-Insp, Wien.
Frank R. Ing. Wien.
Fränkel M. Com.-Refer. Wien.
Franken H. R. v. Stat.-Chef, Steinbrück.
Franz E. Revid. Wien.
Franz J. Revid. M.-Schönberg.
Franz W. Assist. Amstetten.
Franz'sche G. Hofbuchhdlg. München.
Franzoni M. Assist. Triest.
Frei J. Assist. Friedland.
Frenzel J. Werkm. Eger.
Frerichs J. Offic. Wien.
Freudenberger F. Loc.-Führ. Rzeszów.
Freudlsperger C. Stat.-Aufs. Zeltweg.
Freund J. Bahnaufs. Chrzanów.
Freund L. kais. Rath u. Ober-Insp. Wien.
Frey D. Ob.-Insp. Wien.
Frey W. Assist. Göpfritz.
Freyseysen v. Sonnenburg J. Ob.-Offic. Wien. [K.-A.]
Freytag A. Offic. Wien.
Fric K. Bahnm. Laun.
Frick W. k. u. k. Hofbuchhdlg. Wien. [6 Expl.]
Friebel J. Loc.-Heiz. Trautenau.
Friedberger L. Asp. Westendorf.
Friedl J. Werkm. M.-Schönberg.
Friedmann M. Fracht.-Cass. Teschen.
Friedmann A. Masch.-Fabr. Wien. [K.-A.]
Friedrich A. Bur.-Vorst. Wien.
Friedrich A. Conduct. Olmütz.
Friedrich F. Stat.-Aufs. Wien
Frinta J. Ob.-Offic. Wien.
Frisch G. Stat.-Vorst. Knittelfeld.
Fritsch A. Beamt. Saaz.
Fritsch F. Ob.-Ing. M.-Ostrau.
Fritsch F. Asp. Ratschach-Weissenfels.
Fritsch W. Stat.-Vorst. Wappoltenreith.
Fritsche C. Stat.-Aufs. Mostau-Nebanitz.
Fritz A. Ob.-Ing. Saalfelden.
Fritz G. Assist. Pürbach.
Fritz K. Ob.-Ing. Wien.
Fröhlich H. Verk.-Beamt. Prag.
Fromm A. Ing. Wien.
Frühauf F. Heiz. Iglau.
Frühwürth H. Stat.-Vorst. Zditz.
Fuchs A. Beamt. Zauchtl.
Fuchs F. Ob.-Ing. Klagenfurt.
Fuchs J. Loc.-Führ. Lemberg.
Fuchs J. Verk.-Beamt. Wien.
Fuchs M. Insp. Prag.
Fuchs S. Stat.-Vorst. Wrutitz-Jelenitz.
Fuchsa M. Ing. Lemberg.
Fügner F. Adj. Prag.
Fuhrmann A. Beamt. Wien.
Fuhrmann C. Bur.-Sous-Chef, Wien.
Fuhrmann F. Buchh. Wien.
Fuka J. Assist. Tyssa-Königswald.
Fukar V. Beamt. Brünn.
Fünke I. Loc.-Führ. Komotau.
Furmankiewicz A. Adj. Neu-Sandec.
Fürst A. Ing. Straža.
Fürst K. Stat.-Vorst. Absdorf-Hippersdorf.
Fürstenberg Max Egon Fürst zu, Durchl. Pürglitz. [K.-A.]
Fürstenberg Eduard Landgraf zu, Erlaucht Wien. [K.-A.]
Fürtinger H. Adj. Wien.
Futter L. Heizer, Iglau.
Fux E. Stat.-Vorst. Steyregg.

Gaal V. Beamt. Szegedin.
Gabauer M. Loc.-Führ. Wels.
Gaber F. Loc.-Heiz. Trautenau.
Gaber H. Dr. Minist.-Vicesecret. Wien.
Gabler F. Beamt. Wien.
Gabler R. Assist. Wien.
Gahler J. Adj. Trautenau.
Gahlert F. Beamt. Wien.
Gail L. Beamt. Wien.
Gaisser F. Assist. Hainfeld.
Gajewski J. Assist. N.-Sandec
Galambos A. Ob.-Ing. Triest.
Gáldony F. Contr. Budapest.
Gall F. Adj. Wien.
Gall J. Contr. Wien.
Gall O. Assist. Wien.
Gallant A. Beamt. Unhoscht.
Gallatz E. Stat.-Vorst. Ob.-Lindewiese.
Gallee C. Beamt.-Asp. Greifenburg.
Gallent J. Insp. Teschen.
Gallia'sche Buchhdlg. Kecskemet.
Gallia H. Beamt. Wien.
Gallisser A. Ob.-Revid. Mödling.
Gamber E. Insp. Wien.
Gampé J. Assist. Pilsen.
Gamper A. Assist. Wien.
Gampert A. Revid. Prag.
Gampl J. Comm. Betriebsl. Linz.
Gans A. Stat.-Vorst. Reichenau.
Gans G. Adj. Wien.
Ganser C. Vertr. I. Act.-G. Wien.
Gansterer K. techn. Adj. Wien.
Ganz & Comp. Masch.-Fabr.-A.-G. Budapest. [K.-A.]
Ganz & Comp. Masch.-Fabr.-A.-G. Leobersdorf. [K.-A.]
Ganzke V. Offic. Oderberg.
Gardmann G. Beamt. Urfahr.
Garlinski J. Loc.-Führ. Bozen.
Garreis F. E. v. Zollamt-Ob.-Offic. Bodenbach.
Gärtner J. Sect.-Vorst. Konjica.
Gaspero L. di Insp. Wolfsberg.
Gass J. Offic. Wien.
Gasser A. Loc.-Führ. Graz.
Gassner H. kais. Rath, Insp. Lemberg,
Gatscher E. Beamt.-Asp. Sarajevo.
Gatt L. Assist. Innsbruck.
Gatter K. Offic. Wien.
Gattinger F. Reg.-Rath, Wien.
Gaube J. Ob.-Offic. Wien.
Gaugg A. Offic. Innsbruck.
Gaunersdorfer R. Beamt. Oetzthal.
Gauster F. Dr. Ob.-Sanitätsrath, Wien.
Gawłów I. Assist. Podgórze-Płaszów.
Gayer R. Ing. Klagenfurt.
Gebethner G. & Co. Buchhdlg. Krakau.
Geduly J. Ob.-Insp. Budapest.
Geiringer C. Ob.-Ing. Wien.
Geisberger F. Assist. St. Veit a. W.
Geisenauer F. Kanzl. Wels.
Geissler W. Beamt. Annathal.
Gelinek O. Offic. Salzburg.
Gener.-Direct. d. Südbahn Wien.
Gener.-Repräs. d. »The Vacuum Brake Co. Lim. London«. Wien. [K.-A.]
Genzinger V. E. v. Beamt. Prag.
Geosich J. Stat.-Exped. Donawitz.
Geraus G. Adj. Klagenfurt.
Gergić A. Ob.-Offic. Spalato.
Gerhold G. Revid. Innsbruck.
Geringer H. Ob.-Revid. Olmütz.
Gerl F. Stat.-Vorst. Erdweis.
Germann F. Steinmetzm. N.-Sandec.
Gernitz F. Stat.-Leit. Laxenburg.
Gerold & Co. Buchhdlg. Wien. [6 Expl.]
Gersik O. Beamt. Wien.
Gerstenauer J. v. Ob.-Ing. Buczacz.
Gerstmann J. v. Ob.-Ing. Buczacz.
Gerstmayer J. Loc.-Führ. Ebensee.
Gerstner F. Ob.-Insp. Wien.
Geyer G. Insp. Lemberg.
Geyer O. Ing. Villach.
Giacomelli J. Ing.-Adj. Karlsbad.
Gibisch A. Secret. Wien.
Gibisch H. Ob.-Offic. Göding.
Gicha W. Ob.-Rev. Pilsen.
Gigl F. Ob.-Ing. Wolfsberg.
Gilg G. Stat.-Vorst. i. R. Marburg a. D.
Gilg C. Stat.-Chef. Saldenhofen.
Gilhofer & Ranschburg Buchhandlung Wien [4 Expl.]
Gillwann J. Bahnaufs. M.-Weisskirch.
Girtler F. Insp. Olmütz.
Gismann O. B.-Betr.-A.-Vorst. Jägerndorf.
Glanz v. Eicha H. Freih. Exc. Wien. [K.-A.]
Glas F. Ing.-Adj. Kreibitz-Teichstadt.
Glas G. Stat.-Exped. Marchegg.
Glaser J. Unt.-Loc.-Führ. Falkenau a. E.
Glaser H. Ob.-Ing. Wien.
Glaser J. Assist. Meidling.
Glaser N. Ing. u. Streck.-Chef-Stellv. U.-Hradisch.
Glasl-Hörer J. Kanzl. Linz.
Glässer v. Ostbrunn H. Asp. Wien.
Glässer E. Zugförd.-Beamt. Olmütz.
Glassner V. Stat.-Chef, St. Georgen.
Glatz F. Loc.-Führ. Trautenau.
Glauber R. Beamt. Teschen.
Glauber W. Stat.-Vorst. Krzeszowice.
Glauninger P. Bahnm. Assling.
Glocke E. Bahnm. Mostar.
Glöckl F. Bahnm. Weidlingau.
Glöckler A. Stat.-Vorst. Auscha.
Glockner K. Ing.-Assist. Troppau.
Glöckner H. Stat.-Vorst. Trautenau.
Glöckner R. Stat.-Vorst. Schärding.
Glowacki A. Bahnaufs. Krzeszowice.
Glück J. Stat.-Vorst. Chotěboř.
Glücklich E. Dr. Concip. Triest.
Glücksam H. Friseur, Wien.
Gmeiner J. Contr. Wien.
Gnezda J. Adj. Steinbrück.
Goder G. Assist. Wien.
Goebel L. Ing. Stanislau.
Göhl M. Stat.-Vorst. Kladno.
Göhring O. Beamt. Wien.
Goigner K. Assist. Wien.
Gold J. Unt.-Beamt. Stauding.
Gold J. Beamt. M.-Ostrau.
Goldbach H. Offic. M.-Weissk.
Goldberger A. Streck.-Vorst. Schönbrunn.
Goldenberg J. Ing. Żydaczów.
Goldscheider S. Fabr. Wien. [K.-A.]
Goldstein J. Offic. Görz.
Golinski A. Ing. Stanislau.
Golitschek H. v. Asp. Teplitz.
Gollmann O. Buchhdlg. Troppau.
Golob R. Stat.-Vorst. Podnart-Kropp.
Gölsdorf R. Ing.-Adj. Wien.
Goltental L. Vic.-Direct. Lemberg.
Gombač St. Adj. Triest.
Gomperz Max Ritter v. Wien. [K.-A.]
Gorbach C. Stat.-Vorst. Hohenems.
Gorgosch K. I. Adj. Krakau.
Göschl L. Hilfsbeamt. Wien.
Goschnak J. Loc.-Führ. Hainfeld.
Gostkowski C. R. v. Ing. Bidła.
Goth A. Heizhausleit. Doboj.
Göttlicher J. Ob.-Cond. Glandorf.
Gottlieb H. Stat.-Chef Gr.-Meseritsch.
Gottlieb J. Loc.-Führ. Wien.
Gottlieb Z. Aush.-Stat.-Geh. Hatna.
Gottwald L. Ob.-Revid. Krakau.
Graas F. Revis. Prag.
Grab A. Revid. Prag.
Grabherr C. Adj. Meidling.
Grabner M. Heiz. Mürzzuschlag.
Grabscheidt F. E. v. Nordhof. Revid. Wien.
Graefe & Unzer Buchhdlg. Königsberg i. P.
Graeser C. Assist. Nabresina.
Graf H. Insp. Wien.
Graf R. Adj. Hetzendorf.
Graf R. Revid. Wien.
Grafenauer F. Ob.-Offic. Klagenfurt.
Grams R. Beamt. Aussig.
Granzner F. Ob.-Insp. Wien.
Granzner C. W. Ob.-Ing. Salzburg.
Grassberger F. Ing. Frankenmarkt.
Grasser A. Assist. Auer.
Grasser F. Kanzl.-Prakt. Graz.
Grasser F. Beamt. Neudau.
Grasser J. Adj. Wien.
Grätz I. Loc.-Führ. Trautenau.
Gregor F. Ing. Klattau.
Gregory H. Ob.-Ing. Divača.
Greschonig I. Loc.-Führ. St. Veit a. d. G.
Gressl A. Stat.-Vorst. Friesach.
Gresslbauer V. Stations-Exped. Thörl-Maglern.
Griebsch F. Insp. Wien.
Grifnacki H. Loc.-Führ. Friedek.
Grigorcze B. v. Ob.-Ing. Oswięcim.
Grilnhofer H. Assist. Villach.
Grill C. k. u. k. Hofbuchhdlg. Budapest.
Grobben F. Ob.-Ing. Wien.
Grobois Th. E. v. Ob.-Ing. Wien.
Groer A. Ob.-Offic. Wien.
Groeschl A. Beamt. Neusattl.
Groh J. Loc.-Führ. Reichenberg.
Grohmann A. Buchhdlg. Aussig.
Grohmann F. Volont. Gmünd.
Groišl A. Adj. Prag.
Groissl G. Beamt. Kotzmann.
Gropius'sche Buchhdlg. Berlin. [3 Expl.]
Gross B. Buchhalt. Wien.
Gross S. Assist. Pottenstein.
Grosse F. Buchhdlg. Olmütz. [2 Expl.]
Grosser A. Ing. Krakau.

Grossmann J. Loc.-Führ. Wien.
Grossmann W. Dr. Beamt. Wien.
Grossschopf A. Stat.-Vorst. Schwechat.
Grosz E. Assist. Wien.
Grottger J. Ob.-Revid. Krakau.
Gruber A. Loc.-Führ. Mürzzuschlag.
Gruber C. Ob.-Ing. Wien.
Gruber E. Ing. Linz.
Gruchol F. Ob.-Revid. Olmütz.
Gruedl A. Beamt Wien.
Grüll J. Assist. Wien.
Grün J. Conduct. Glandorf.
Grün S. Stat.-Leit. Ronchi.
Grünberger M. Ing. Selzthal.
Grund J. Revid. Teplitz-Waldthor.
Grundgeyer F. Privat. Baden.
Gründl F. Werkm. Wien.
Gründler J. Adj. Wörgl.
Grüner F. Offic. Wien.
Grünfeld A. Adj. Iglau.
Grünhut J. Offic. Oderberg.
Gruszecki L. Kanzl. Dervent.
Grydil F. Beamt. Segen-Gottes.
Gschliesser A. Stat.-Exped. Puntigam.
Gsur L. Secret. Wien.
Guba L. Bahnaufs. Prag.
Gubrynowicz & Schmidt. Buchhdlg. Lemberg.
Gubsch E. Bahnm. U.-Hradisch.
Gudenus Jos. Freih. v. Landmarschall v. N.-Oe. Wien. [K.-A.]
Gudera J. Offic. Budweis.
Guggenberger B. Unt.-Beamt. Kalsdorf.
Gülcher & Schwabe Fabr. Biala. [K.-A.]
Günste R. Assist. Sarajevo.
Günzl J. Heizhausl. Kralup.
Guretzky-Kornitz Baron F. Stations-Chef, Payerbach-Reichenau.
Gürke A. Ob.-Ing. Tetschen.
Gürlich J. Verk.-Beamt. Triebschitz.
Gürtler F. Offic. Itzkany.
Gürtler St. Ing. Lemberg.
Gürtner J. Adj. Wien.
Gusek H. Hofbuchhandlg. Kremsier. [2 Expl.]
Gutbier J. Diurn. Münchengrätz.
Guth C. Revid. Prag.
Guth F. Ob.-Ing. Wien.
Gutkowski R. Adj. Krakau.
Gutkowski St. Ing.-Adj. Krakau.
Guttenberg J. R. v. Insp. Wels.
Guttenfeld A. Stat.-Vorst. Gmunden.
Guttmann G. Ob.-Revid. Stanislau.
Guttmann Gebr. Grossindustr. Wien. [K.-A.]
Guttmann H. E. Beamt. Wien.
Gwinner A. Adj. Triest.

Haager C. Buchbinder, Wien.
Haar & Steinert, Buchhdlg. Paris.
Haas F. Offic. Wien.
Haas F. M. Assist. Szegedin.
Haas J. Ing. Knittelfeld.
Haas J. Ing. Wien.
Haasbauer A. Stat.-Vorst. Enns.
Haase A. Grossindustr. Trautenau. [K.-A.]
Haba L. Offic. Okrouhlitz.
Habada J. Loc.-Führ. Ebensee.
Habal J. Assist. Jitschin.
Haball J. Bahnm. Innsbruck.
Habel J. Assist. Liesing b. Wien. [K.-A.]
Haber D. Rödelheim.
Haberda O. Ing. Pilsen.
Haberer T. Min -Rath Wien.
Hablé A. Beamt. Annathal-Rothau.
Hack W. Ob.-Offic. Wien.
Häckel v. A. Assist. Hetzmannsdorf-Wullersdorf.
Häckele A. Stat.-Sous-Chef, Prag.
Hacker A. Ob.-Ing. St. Veit a. d. G.
Hacker E. Loc.-Führ. Prag.
Hackhofer K. Beamt. Budapest.
Hackler L. Bur.-Vorst.-Stellv. Wien.
Häder H. Adj. Wr.-Neustadt.
Hadraba F. Beamt.. Trnowan.
Hadwiger F. Stat.-Chef, Braunau.
Hafenscher H. Assist. Melnik.
Hafner F. Bahnm. Krainburg.
Häfner F. Wagendirig. Villach.
Hahnel W. Bahnm. Oberplan.
Hais H. Assist. Sudoměřic.
Hajdussek A. Contr. Szegedin.
Hajek E. Loc.-Führ. Iglau.
Hájek F. Stat.-Vorst. Rewnitz.
Hajek J. Stat.-Beamt. Raudnitz.
Hajek J. Assist. Sarajevo.
Hajek J. Telegr. Zellerndorf.
Hák G. Sous-Chef, Brünn.
Hak W. Stat.-Chef Schlappanitz. [K.-A.]
Halavanja D. Stat.-Chef, Skalitz-Boskowitz.
Halberstam B. Ing. Kojetein.
Halberstam E. Streck.-Vorst. Zauchtel.
Halbert R. Assist. Wien.
Halfar A. Offic. Graz.
Halik J. Stat.-Vorst. Kaumberg.
Hallada F. Adj. Görkau.
Halledauer R. Beamt. Wien.
Haller J. Hilfsbeamt. Wien.
Hallisch O. Stat.-Vorst. Mostau-Nebanitz.
Hallwich W. Ob.-Ing. Wien.
Haluška J. Stat.-Vorst. Iglau.
Hamann J. Buchhdlg. B.-Leipa.
Hámár J. Secret. Wien.
Hamberger-Mestl J. Beamt. Wien.
Hamerschlag A. Ob.-Insp. i. P. Wien.
Hamerschlag G. Ing. Nimburg.
Hamerschlag J. Ob.-Offic. Wien.
Hammer E. Assist. Bělohrad.
Hammer Rud. Beamt. Wappoltenreith [K.-A.]
Hammerl P. Beamt. Wien.
Hämmerle R. Secret. Sarajevo.
Hammerschmidt J. gepr. Heiz. Mostar.
Hammig K. Contr. Wien.
Hampel H. Heiz. Trautenau.
Hampel J. Loc.-Führ. Nimburg.
Hanček J. Sect.-Tischler, Dervent.
Handelsministerium kgl. ung. Budapest. [K.-A.]
Hand.- u. Gew.-Kammer, Bozen.
Hand.- u. Gew.-Kammer, Brody.
Hand.- u. Gew.-Kammer, Czernowitz.
Hand.- u. Gew.-Kammer, Feldkirch.
Hand.- u. Gew.-Kammer, Krakau.
Hand.- u. Gew.-Kammer, Pilsen. [K.-A.]
Hand.- u. Gew.-Kammer, Prag.
Hand.- u. Gew.-Kammer, Reichenberg.
Hand.- u. Gew.-Kammer, Troppau. [K.-A.]
Hand.- u. Gew.-Kammer, Wien. [K.-A.]
Handstanger F. Stat.-Vorst. Steyr.
Hanel R. Kanzl. Jägerndorf.
Haengel G. Stat.-Leit. Neuhaus.
Hanika A. Assist. Stanislau.
Hankenberg Th. v. Sect.-Rath, Wien.
Hanl W. Stat.-Vorst. Bruch.
Hännich R. Kanzl. Liebau.
Hannover E. Dr. Concip. Wien.
Hanreich A. Beamt. Brünn.
Hanreich L. Offic. Bisenz.
Hanslik E. Adj. Wien.
Hanst W. A. Grossindustrieller, Wien.
Hantschel R. Assist. Innsbruck.
Hantschke W. Insp. Wien.
Hanuš F. Beamt. Smečna-Sternberg.
Hanuš J. Assist. Prag.
Hanusch J. Stat.-Vorst. Bogdanówka.
Hanusek Th. Abl.-Wächt. Gr.-Raming.
Hanzl J. Beamt. Prag.
Harapat F. Ob.-Ing. Wien.
Hardegg Franz Graf v. Wien. [K.-A.]
Härdtl H. Beamt. Saaz.
Häring W. Kanzl. St. Veit a. d. G.
Harlas A. Ob.-Insp. Prag.
Harlass V. Ing.-Assist. Prag.
Harrach J. Graf Erlaucht Wien. [K.-A.]
Harrer K. Insp. Salzburg.
Hartl L. Loc.-Führ. Falkenau.
Hartleben A. Buchhdlg. Wien. [4 Expl.]
Hartmann L. Ob.-Ing. Bubna.
Hartwig A. Kais. Rath, Ob.-Insp. Wien.
Hascha K. Secret. Sarajevo.
Hascher K. Ob.-Ing. Friedek.
Haschka F. Stat.-Leit. Wilhelmsburg.
Haselberger R. Assist. Fehring.
Hassal F. Beamt. Neutitschein.
Hassek E. Loc.-Führ. Krakau.
Hasselbrink & Ehrat, Buchhandlung St. Gallen.
Hassfurter F. Ing. Karlsbad.
Hassmann F. Assist. Wien.
Hastreiter J. Beamt. Brünn.
Hastreiter W. Beamt. Wien.
Hatlanek J. Ing. Wien.
Hatschbach F. Ing.-Adj. Obertraun.
Hatter J. Assist. Wittmannsdorf.
Hau F. Ob.-Revid. Wien.
Hauer F. Exped. Laibach.
Hauf I. Baumeister, Starkenbach.
Hauff E. Ing. Wien.
Haugwitz H. Graf v. Namiest. [K.-A.]
Hauptmann F. Mat.-Mag.-Vorst. Stanislau.
Hauser A. Obj. Ing. Linz.
Hauser E. Stat.-Chef, Cilli.
Hauser G. Betr.-Assist. Leopoldshöhe.
Hauser W. Ob.-Ing. Wien.
Hausser K. E. v. Dr. Secret. Wien.
Hauswirth Dr. Ernest Hochw. Abt. Wien. [K.-A.]
Hauthaler J. Assist. Bischofshofen.
Havel J. Adj. Prevali.
Havlíček A. Ob.-Revid. Prag.
Havlíček K. Assist. Doboj.
Havlik A. Insp. Trautenau.
Hawel J. Offic. Rossitz.
Hawel J. Stat.-Vorst. Sebusein.
Hawel J. Stat.-Vorst. Welchau-Wickwitz.
Hawelka A. Bahnaufs. Prag.
Hawelka F. Loc.-Führ. Wien.
Hawerda J. Adj. Olmütz.
Hawliček L. Beamt. Prag.
Hawlik W. Adj. Pilsen.
Hawranek C. Beamt. Tetschen.
Hawranek F. Stat.-Chef, Matha-Mohren.
Hazai H. Beamt. Budapest.
Hebler F. Mag.-Aufs. Hadikfalva.
Hecht F. Assist. Weiss-Třemeschna.
Hecht G. Pers.-Cass. Kuttenthal.
Hecht R. Assist. Wien.
Heckel J. Stat.-Chef, Markt-Tüffer.
Heckel J. Ob.-Ing. Villach.
Heger J. Beamt. Wien.
Heid A. Ing. St. Leonhard.
Heider J. Bahnm. Pragerhof.
Heigl G. Stat.-Chef, Görz.
Heim L. Assist. Wien.
Heimbold R. k. k. Reg.-Rath, comm. Direct. Wien.
Heindl F. k. k. Hofrath, Wien.
Heinisch K. Stat.-Chef, St. Marx.
Heinl K. Assist. Wien.
Heinl V. Revid. Wien.
Heinrich E. Stat.-Vorst. Bosn.-Brod.
Heinrich M. Revid. Prag.
Heinrich W. Assist. Villach.
Heinz F. Adj. Sarajevo.
Heinze G. Ob.-Offic. Wien.
Heisinger G. Assist. Bosn.-Brod.
Heiss R. Offic. Pilsen.
Heissel F. Ing. Innsbruck.
Heizhausleitung der N.-W.-B. Iglau.
Hejda F. Bahnm. Drahotusch.
Hejdušek F. Stat.-Chef, Schwarzbach.
Hejny E. Adj. Bruck a. M.
Helf C. Sort.-Buchhdl. Wien. [25 Expl.]
Hellebrand I. Ing. Radautz.
Heller F. Bahnm. Morchenstern.
Heller K. Beamt. Wien.
Heller S. Concip. Wien.
Heller V. Ing.-Adj. Judenburg.
Helliger A. Bahnm. Liebstadtl.
Helm G. Adj. Knittelfeld.
Heltai Ludw. Budapest.
Helwig Th. Revid. Wien.
Henke A. Bahnm. Gr.-Raming. [K.-A.]
Henker J. Adj. Wien.
Hennig C. Adj. Wien.
Henzel F. Stat.-Aufs. Launsdorf.
Hepp V. Kanzl. Sarajevo.
Heraf O. Assist. Znaim.
Herain W. Mat.-Mag.-Vorst. Salzburg.
Heraut V. Assist. Nimburg.
Herbig A. Insp. Graz.
Herbig A. Assist. St. Michael °/ L.
Heren V. Stat.-Chef, Monfalcone.
Herfurth J. Ing. Teplitz.
Herget J. Revid. Prag.
Herkner P. Insp. Prag.
Heřmann A. Ob.-Revid. Olmütz.
Hermann F. Revid. Stanislau.
Hermann J. Kanzl. Prijedor.
Herold F. Offic. Wien.
Herrdegen J. Insp. Wien.
Herrmann A. Adj. Marienbad.
Herrmann H. Stat.-Vorst. Spillern.
Herrmann L. Adj. Prag.
Herschmann A. Stat.-Vorst. Parschnitz.
Herschthal S. Ing. Tarnopol.
Hervert F. Beamt. Neratowitz.

Herzfeld M. Adj. Szegedin.
Herzhaft S. Ing.-Adj. Wien.
Herzmansky A. Beamt. Prag.
Herzner K. Ob.-Revid. Wien.
Herzog M. Stat.-Vorst. Lachowice.
Hesky R. Insp. Wien.
Heurteux C. Dr. Concip. Tarnopol.
Hicadé F. Revid. Wien.
Hiebaum C. Stat.-Vorst. Lend-Gastein.
Hiekel R. Beamt. Teplitz.
Hiersche J. Offic. Leitmeritz.
Hietel E. Offic. Tannwald.
Hilbert K. Stat.-Exped. Grasstein.
Hild R. Stat. Vorst. Freiberg.
Hildebrand E. Loc.-Führ. Olmütz.
Hill H. Ob.-Ing. Windischgrätz.
Hiller F. Ing. Wien.
Hiller Paul & Comp. Wien [K.-A.]
Hillinger K. R. v. Hand.-Kamm.-Präs. Klagenfurt.
Hilpert C. Loc.-Führ. Friedek.
Himmel R. Ob.-Insp. Budapest.
Himmer K. Loc.-Führ. Cilli.
Hingler E. Ob.-Revid. Lemberg.
Hinrichs'sche J. C. Buchhdlg. Leipzig.
Hintenaus J. Stat.-Vorst. Bad Hall.
Hinterberger L. Stat.-Aufs. Hirt.
Hinterholzer J. Bahnm. Lengenfeld.
Hintermann J. Stat.-Aufs. Weyer.
Hinterwaldner L. Assist. Innsbruck.
Hippmann F. Loc.-Führ. Ebensee.
Hirsch H. Assist. Reichenberg.
Hirsch C. H. & Comp. Wien. [K.-A.]
Hirschfeld A. Beamt. Budapest.
Hitzfeld J. Ob.-Offic. Wildon.
Hlach J. Stat.-Vorst. Freistadt.
Hladik W. Stat.-Vorst. Krupa.
Hladik W. Assist. Wien.
Hlatky R. Assist. Wien.
Hlava V. Offic. Wien.
Hlaváč A. Ing. Wildenschwert.
Hlaváč F. Stat.-Vorst. Göpfritz.
Hlavinicka F. Loc.-Führ. Mürzzuschlag
Hlavsa A. Beamt. Theresienstadt.
Hlawaczek H. Assist. Wien.
Hlawatschek R. Beamt. Wien.
Hlawiczka A. Loc.-Führ. Wien.
Hledik C. Stat.-Vorst. Rokycan.
Hloušek F. Stat.-Vorst. Winterberg.
Hloušek J. Beamt. Brünn.
Höbinger R. Vorst. B.-Stat.-A. Penzing.
Hobisch F. Ob.-Conduct. Glandorf.
Hobisch J. Adj. Ala.
Hočevar J. Assist. Villach.
Hočevar J. Assist. Triest. [K.-A.]
Hochberg E. Ing. Sarajevo.
Hochbichler C. Assist. Braunau.
Hochfeld H. Ing. Przemyśl.
Hochmuth M. Ob.-Ing. Gmünd.
Hoder A. Offic. Pardubitz.
Hodinář J. Assist. Bilin.
Hodum C. Ob.-Revid. Wien.
Hofbauer F. Wag.-Dirig. Wr.-Neustadt.
Hofbaur G. Mag.-Aufs. Saitz.
Hoffmann A. Beamt. Prag.
Hoffmann C. Stat.-Sous-Chef, Prag.
Hoffmann F. Offic. Bodenbach.
Hoffmann F. Loc.-Führ. Lemberg.
Hoffmann H. Beamt. Salzburg.
Hoffmann H. Secret. Wien.
Hoffmann J. Bahnm. Erdweis.
Hoffmann J. Adj. Prag.
Hoffmann K. Beamt. Wien.
Hoffmann K. Triest.
Hoffmann jr. K Triest,
Hoffmann L. Disp. Wien.
Hoffmann R. Assist. Villach.
Hoffmann V. Administrator, Milotitz.
Hoffmann V. Loc.-Heiz. Trautenau.
Hoffmann W. Werkführ. Innsbruck.
Hoffmann W. Revid. Wien.
Höfler J. Ing.-Adj. Laibach.
Hofmaninger K. gepr. Heiz. B.-Brod.
Hofmann E. Ob.-Revid. Wien.
Hofmann F. Stat.-Vorst. Častolowitz.
Hofmann F. Offic. Graz.
Hofmann F. Insp. u. Stat.-Chef, Trient.
Hofmann H. Dr. Concip. Hopfgarten.
Hofmann J. Adj. Budweis.
Hofmann K. Adj. Czernowitz.
Hofmann R. Assist. Unzmarkt.
Hofstätter A. Blockmeist. Linz.
Högler V. Adj. Bruck a. M.
Hohenberger J. Hilfsb. Wien.
Hohenegger E. k. u. k. Lieut. Korneuburg.
Hohenegger A. Assist. Vöcklamarkt.
Hohl C. Offic. Wien.
Hohn R. Ob.-Insp. Wien.
Hojny J. Beamt. Neustraschitz.
Holec P. Assist. Littitz.
Holeček K. Ob.-Offic. Napagedl.
Holeček W. Insp. Prag.
Holeczek A. Offic. Wisočan.
Holenia F. Ing. Kotzman.
Holitsch A. Ob.-Ing. Wien.
Holl E. Beamt. Wien.
Höller F. Ing.-Adj. Wien.
Hollmann J. Loc.-Führ. Trautenau.
Höllrigl C. Offic. Wien.
Holobirek W. Assist. Königinhof.
Holomek F. Assist. Wien.
Holtsche J. Buchhdlg. Neuhaus. [2 Expl.]
Holub F. Assist. Oberleutensdorf.
Holub H. Vorst. d. B.-Stat.-A. Krumau.
Hölzel J. Gen.-Insp. i. P. Wien.
Hölzel's Nachf. Buchhandlung Neutitschein. [2 Expl.]
Holzgruber Th. Offic. Meidling.
Holzhammer K. Arch. u. Ing. Wien.
Holzinger G. Offic. Köflach.
Holzinger J. Ob.-Revid. Wien.
Hölzl C. v. Buchhdlg. Wien.
Hölzl F. Ing. Eggenburg.
Holzweber F. Ob.-Ing. Wien.
Homolka W. Beamt. Prag.
Homschak M. Ing.-Adj. Bludenz.
Hončik J. Loc.-Führ. Wels.
Hönig E. Adm.-Beamt. Lemberg.
Honka G. Loc.-Führ. Marburg.
Honner F. Masch.-Wärt. Steinbrück.
Honvéry St. Dr. Concip. Wien.
Höpfl J. Revid. Wien.
Höpflinger A. Ob.-Ing. Wels.
Höpperger A. Stat.-Vorst. Divača.
Hor J. Bahnm. Oberleutensdorf.
Hora A. Ing.-Adj. Stanislau.
Hora J. Adj. Prag.
Horák J. Stat.-Leit. Kanina-Ujezd.
Horák W. Ob.-Ing. Pilsen.
Horcziczka A. Ob.-Offic. Wien.
Hordina J. Beamt. Prag.
Hordynski St. R. v. Adj. N.-Sandec.
Hordyński Th. R. v. Ing. Linz.
Hořenovsky W. Loc.-Führ. Komotau.
Horginer N. Adj. Wien.
Horky F. Assist. Haag.
Hörl J. Assist. Wien.
Horn A. Adj. Olmütz.
Hörner K. v. Roithberg, Betr.-Leit. Wolfsberg.
Hornischer C. Offic. Floridsdorf.
Horodecki C. Assist. Klosterneuburg-Weidling.
Horoszkiewicz J. Staatsb.-Dir.-Stellvertr. Krakau.
Horowitz S. Ing. Unt.-Wikow.
Hörschinger F. Assist. Gmunden.
Horsky R. Beamt. Wien.
Horsky Th. Beamt. Wien.
Horst E. Insp. Wien.
Hörtlehner F. Adj. Wien.
Horváth de Lomnicza-Kissevich J. v. Tarifbeamt. Ujpest.
Hoschkara F. Stat.-Vorst. Steg.
Höschl F. Ing. Sambor.
Hösler R. Assist. Hohenelbe.
Hosp A. Gep.-Cond. Kufstein.
Hössig E. Revid. Wien.
Höst A. F. u. Sön, Buchhdlg. Kopenhagen.
Houfek L. Beamt. Tauschim.
Houžva A. Stat.-Leit. Dražice-Wejretz.
Howorka K. Stat.-Vorst. Turnau.
Hoydar F. Ob.-Revid. Wien.
Hrabal A. Beamt. Austerlitz.
Hrabal L. Schlosserheiz. Czernowitz.
Hrabal R. k. u. k. Lieut. Korneuburg.
Hräsovec E. Stat.-Chef, Kirchbichl.
Hrastnig A. Loc.-Führ. Marburg.
Hrazdira F. Staatsb.-Dir.-Stellv. Pilsen.
Hrdlička J. Beamt. Prag.
Hrdlička R. Adj. St. Veit a. G.
Hrdlička W. Stat.-Vorst. Dolnja-Tuzla.
Hribovšek L. Loc.-Führ. Laibach.
Hron J. Stat.-Chef, Elbeteinitz.
Hron M. Ing.-Adj. Podersam.
Hroneš J. Offic. Wien.
Hrouda F. Wels.
Hrozek J. Assist. Okřisko.
Hruban F. Revid. Olmütz.
Hruby C. Verk.-Contr. Prag.
Hruby F. Stat.-Vorst. U.-Brod.
Hruby J. Ing. Olmütz.
Hruschan F. Ing.-Assist. Wien.
Hruschka G. Bauassist. Tepl.
Hübel E. Beamt. B.-Leipa.
Hübel J. Assist. Villach.
Hübel J. Ob.-Insp. Villach.
Huber A. Stat.-Vorst. Feldkirchen.
Huber A. Ob.-Revid. Prag.
Huber u. Lahme, Buchhdlg. Wien.
Huber J. k. u. k. Hptm. Korneuburg. [K.-A.]
Hueber F. Assist. Olmütz.
Huber J. Ob.-Revid. Lemberg.
Huber M. Dr. Concip. Villach.
Hubmayer C. Insp. Wien.
Hübner A. Stat.-Vorst. Prag.
Hübner F. Hilfsbeamt. Chotzen.
Hübner R. Beamt. Klösterle.
Hübscher A. Assist. Prag.
Hübscher Th. Offic. Wien.
Hudetz J. Loc.-Führ. Mürzzuschlag.
Hudlak R. Loc.-Führ. Trautenau.
Huêt Th. Assist. N.-Sandec.
Hula J. Assist. Liezen.
Hula J. Offic. Prag.
Hulek F. Stat.-Exped. Brüx.
Hulka L. Offic. Starkenbach.
Huemer I. Assist. Wien.
Huemer L. Stat.-Vorst. Neuhofen.
Humhal R. Stat.-Vorst. Eisenberg.
Huml F. Loc.-Führ. Jablunkau.
Hunger K. Stat.-Vorst. Reichstadt.
Hupf J. Ob.-Cond. Glandorf.
Hüpfel E. Adj. Villach.
Hüpfel E. Assist. Scheifling.
Hurtz J. Ing.-Adj. Welsberg.
Husnik H. kais. Rath, Ob.-Insp. Mähr.-Ostrau.
Husnik St. Ing.-Adj. Prerau.
Huss J. Offic. Wien.
Huss L. Ob.-Baurath, Wien.
Hussl J. Adj. Olmütz.
Hutowicz D. Assist. Drohobycz.
Hutter I. Adj. Lemberg.
Hüttl E. Exp. Ellbogen.
Hüttl J. Insp. Prag.
Hüttmann R. Telegr.-Contr. Wien.
Hvala J. Bahnm. Kozina.
Hynek A. Buchhdlg. Prag. [3 Expl.]

Iglatowski J. Ob.-Insp. Wien.
Illk F. Ob.-Contr. Wien.
Imm K. Vorst. der Mat.-Verwaltung, Sarajevo.
Immer J. Insp. Wien.
Immerblum J. Beamt. Szegedin.
Indig A. Beamt. Klausenburg.
Inführ J. Beamt. Wappoltenreith-Raabs.
Inglitsch A. Stat.-Vorst. St. Georgen a/M.
Inglitsch V. Werkm. Laibach.
Inngraf G. Adj. Wien.
Irgl E. Ing. Czernowitz.
Isbary R. Freih. v. Wien. [K.-A.]
Isnenghi R. Beamt. Salzburg.
Isnenghi Th. Assist. Westendorf.
Iszkowski M. Sect.-Vorst. Sambor.
Itzeles L. Ing. Prag.
Ivanuš F. Pöltschach.

Jablonka A. Stat.-Chef, Blažowitz.
Jachimowski E. Sect.-Vorst. Rawa-Ruska.
Jäckel J. Assist. Wels.
Jäckl H. Beamt. Mariaschein.
Jacobi H. Revid. Wien.
Jäger F. Loc.-Führ. Wien.
Jagisch L. Buchh. Wien.
Jahn L. Revid. Wien.
Jahn O. Ing. Wien.
Jahoda V. Baurath, Wien.
Jakeš A. Assist. Hostiwař.
Jakl E. Stat.-Vorst. Maria-Ratschitz.
Jakob J. Beamt. Weinberge.
Jakubowski L. Loc.-Führ. Sereth.
Jakubů V. Assist. Laun.
Jana C. Stat.-Vorst. Stróže.
Janak A. Stat.-Exped. Kaltenleutgeben.
Janak J. Beamt. Prag.
Janatka L. Stat.-Vorst. Gr.-Wisternitz.
Janda J. Stat.-Vorst. Zwolenowes.

Janečka J. Stat.-Vorst. Haslach.
Janelli A. Assist. Podlęże. [K.-A.]
Janeš J. Stat.-Vorst. Zwardoń.
Janetschek J. Beamt. Prag.
Janicki St. Loc.-Führ. Kopczyńce.
Janiewski L. Adj. Podwołoczyska.
Janisch L. Adj. Schwanenstadt.
Janitschek A. Beamt. Teschen.
Jankwitz E. v. Beamt. Brodek.
Jannach C. v. Buchh. Wien.
Jannasch H. Beamt. Wien.
Jannasch F. Buchhdlg. Reichenberg. [6 Expl.]
Janota G. A. Ob.-Insp. Wien.
Jansen C. Diurn. Zenica.
Janus A. Beamt. Prag.
»Janus« Lebensvers.-Ges. Wien. [K.-A.]
Januschka F. Revid. Olmütz.
Januszewski J. Bahnm. Hadikfalva.
Jarocki M. Ob.-Ing. Krakau.
Jarolimek F. Ing.-Cand. Prag.
Jarosch A. Ing.-Assist. Wien.
Jarosch M. Adj. Wien.
Jarosiewicz S. Sect.-Vorst. Ustrzyki.
Jarsch F. Stat.-Vorst. Kolleschowitz.
Jarsch H. R. v. Insp. Prag.
Jarzyna N. Maschinist, Krakau.
Jasny C. Ob.-Offic. Salzburg. [K.-A.]
Jauris F. B.-Stat.-A.-Vorst. Tabor.
Jaworski A. Ing. Aussig.
Jaworski L. Ob.-Revid. Lemberg.
Jaworski I. v. Revid. Krakau.
Jayet C. Beamt. Wien.
Jeanot V. Assist. Freiheit-Johbad.
Ječminek V. Stat.-Vorst. Vižmarje.
Jeczminek F. Ob.-Revid. Olmütz.
Jedlička G. Assist. Pilsen.
Jędrkiewicz A. Ob.-Ing. Lemberg.
Jehlička J. Loc.-Führ. Komotau.
Jellinek E. Hilfsbeamt. M.-Ostrau.
Jelonek St. Ob.-Ing. N.-Sandec.
Jenner G. v. Stat.-Vorst. Pilnikau.
Jenisch J. Assist. Innsbruck.
Jenny C. R. v. Ob.-Ing. Linz.
Jenny K. Insp. Innsbruck.
Jenšovsky J. Vorst. d. Betriebsleitung, Spalato.
Jeřabek F. Kanzl. Holleschau.
Jereb P. Assist. Podnart-Kropp.
Jerg H. Hilfsbeamt. Han Marica.
Jerin F. Adj. Divača.
Jeschenagg P. Assist. Feldbach.
Jessernigg H. Bergbeamt. Siverič.
Jetmar F. Ob.-Ing. Prag.
Jettmar A. Kanzl. Czernowitz.
Jilg J. Ing. u. Stat.-Chef, Kolin.
Jilg J. Insp. Graz.
Jirak St. Diurn. Prag.
Jirčik J. Assist. Divača.
Jirka J. Ob.-Werkführ. Přivoz.
Jirouschek J. Insp. Pilsen.
Jiruš C. Beamt. Lužna-Lischan.
Joanovits N. Beamt. Fiume.
Johannisberg Masch.-Fabr. Geisenheim a/Rhn. [K.-A.]
John R. Adj. Wien.
John W. Ob.-Ing. Brüx.
John v. Stauffenfels P. Stat.-Vorst. Weidlingau-Hadersdorf.
Jokalitsch O. Zugsführ. Divača.
Joksch H. Offic. Libiąż.
Jonasch A. Ob.-Ing. Aussig.
Joneš E. Revid. Olmütz.
Jordan J. Adj. Hetzendorf.
Josika v. Branyitska S. Freih. v. Exc. k. ung. Minister, Wien. [K.-A.]
Juch K. Assist. Imst.
Jud J. Loc.-Führ. Triest.
Judenhofer M. Assist. Leoben.
Judihar L. Bahnm. Unterschischka.
Jug A. Stat.-Exped. Gummern.
Jugl F. Stat.-Leit. Arbing.
Juhn K. Adj. Teplitz.
Jüllig M. Ob.-Ing. Wien.
Jung R. Rev. Olmütz
Jungmair. J. N. Hon.-Beamt. Linz.
Jungwirth F. Beamt. Brünn.
Jungwirth R. Adj. Simbach.
Jurda J. Stat.-Vorst. Althütten.
Jurkiewicz L. R. v. Mag.-Vorst. Kolomea.
Just J. Assist. Arnau.
Juvan J. Assist. Ternitz.

Kabát M. Werkscassier, Rapitz.
Kačenka E. Stat.-Chef, Peček.
Kaczyński L. Ing. Lemberg.
Kadeřabek C. Werkführ. Wien.
Kadlik, E. Ing. Wien.
Kagerer F. Ing. Knittelfeld.
Kahle K. Loc.-Führ. Komotau.
Kahler E. Beamt. Prag.
Kahlert R. E. v. Adj. Olmütz.
Kaigl H. Adj. Prag.
Kaindlstorfer L. Stat.-Vorst. Vöcklamarkt.
Kaiser F. Offic. Meidling.
Kaiser J. Bahnm. Kl.-Reifling.
Kaiser St. Ing. Stryj.
Kaiser W. Ing. Ried.
Kajanek J. Werkm. N.-Sandec.
Kaizl Dr. Jos. Exc. k. k. Finanzmin. Wien. [K.-A.]
Kalkers P. Bahnm. Lemberg.
Kalkus F. Loc.-Führ. Lemberg.
Kalla F. Ob.-Ing. Olmütz.
Kallab E. Fabrikant, Gr.-Meseritsch.
Kallhofert C. Prag.
Kalliwoda A. k. u. k. Hauptm. Korneuburg.
Kałmucki M. R. v. Insp. Suczawa.
Kaltenbach A. Werkm. Linz.
Kaltenbach R. Beamt. Wien.
Kalus F. Insp. Marburg.
Kalus F. Insp. Marburg. [K.-A.]
Kaluschke H. Commissär, Wien.
Kaluschke J. Ob.-Insp. Wien.
Kalušek B. Diurn. Dolnja-Tuzla.
Kaluski J. Insp. Przemyśl.
Kamler E. Direct.-Stellv. Banjaluka.
Kammerer A. H. Stat.-Vorst. Kreibitz-Teichstadt.
Kammerhuber O. Insp. Wien.
Kamptner C. Contr. Triest.
Kanda A. Offic. Wien.
Kandler J. Werkm. Knittelfeld.
Kanduth F. Mag.-Aufs. Lees-Veldes.
Kanitz J. Exped. Wien.
Kannenberg C. Assist. Zadwórze.
Kant A. Ob.-Insp. Budapest.
Kant R. Beamt. Csácsa.
Kaplan K. Ob.-Ing. Wien.
Kapłański B. Adj. Barszczowice.
Kapp C. Assist. Wien.
Kappeller E. v. Ob.-Offic. Kufstein.
Kappes K. Ob.-Ing. Wien.
Kapral J. Beamt. Wien.
Karafiat J. Assist. Polna-Stecken.
Karafiat G. & R. Buchhdlg. Brünn.
Karaś A. Ob.-Ing. Krakau.
Karasek R. Contr. Wien.
Karaus A. Loc.-Führ. Klostergrab.
Kardos I. Contr. Budapest.
Kareis J. Hofrath, Wien.
Karel W. Werkführ. Kralup a. M.
Karger K. Ob.-Offic. Bruck a. M.
Karlik J. Beamt. Karlsbad.
Karlseder R. Bahnm. Wolkersdorf.
Karnet J. Streck -Vorst. Kladno.
Karol D. Ing.-Adj. Wolkowce.
Karplus J. k. u. k. Lieut. Korneuburg.
Karrer M. Kanzl. Linz.
Käs H. Assist. Wien.
Kaschny C. Loc.-Führ. Oswięcim.
Kaschtofsky A. Brückenmeist. Prag.
Kasparek A. Adj. Wien.
Käss K. Bahnm. Studenetz.
Kassegger L. Bahnm. Waidhofen a. Y.
Kassekert J. Ing. Prag.
Kastl R. Stat.-Leiter. Kralitz.
Kastner J. Insp. Innsbruck.
Kathrein A. Assist. Innsbruck.
Katz I. Ing. Stanislau.
Katz G. Buchhdlg. Budapest. [3 Expl.]
Kaucky V. Stat.-Vorst. Moravan.
Kauders J. Beamt. Stadlau
Kaufmann M. Adj. Salzburg.
Kaufmann S. Ob.-Ing. Budapest.
Kaulfus J. Beamt. Prag.
Kaulich F. J. Beamt. Prag.
Kaurimsky F. Assist. Baden.
Kauscheder J. Beamt. Wien.
Kautek A. Adj. Pilsen.
Kautzner C. Exped. Pragerhof.
Käutzner F. Stat.-Vorst. Kasnau.
Kavala J. Streck.-Vorst. Lužna-Lischan.
Kavčič J. Offic. Triest.
Kawadek H. Assist. Glandorf.
Kawecki L. Stat.-Vorst. Wygnanka.
Kazda F. Beamt. Unterrohr.
Kazda J. Kanzl. Wien.
Keffer A. Loc.-Führ. Linz.
Keifl H. Adj. Cilli.
Kéler E. v. Ob.-Ing. Stanislau.
Keller E. Stat.-Aufs. Banjaluka.
Keller H. R. v. Assist. Wien.
Kemink & Zoon's Sort. Utrecht.
Kemlein H. Stat.-Vorst. Grund-Georgenthal.
Kempf F. Adj. Villach.
Kepés J. E. v. Somogý, Insp. Wien.
Keplinger M. Stat.-Vorst. Pians.
Keppnik J. Loc.-Führ. Laibach.
Kern A. Revid. Wien.
Kern F. Zugsführ. Banjaluka.
Kerpl H. Ob.-Ing. Pilsen.
Kessler M. Stat. Chef, Littau.
Kessler R. Asp. Grieskirchen.
Kessner L. Beamt. Turnau.
Kestřanek C. Adj. Linz.
Keyř J. Stat.-Vorst. Bleistadt.
Kheil C. Mat.-Dep.-Aufs. Nimburg.
Khu J. k. u. k. Hauptmann, Wien.
Khuen L. Assist. St. Anton.
Kielmansegg Erich Graf von, Exc. k. k. Statthalter, Wien. [K.-A.]
Kiesling W. Ob.-Offic. Bruck a/d M.
Kilar J. Wag.-Meist. Stanislau.
Killer O. kais. Rath, Insp. Wien.
Kilian F. Univ.-Buchhdlg. Budapest. [4 Expl.]
Kimlein A. Beamt. Wien.
Kindelhofer C. Ob.-Offic. Wien.
Kirchberger C. Beamt. Wien.
Kirchhof L. Stat.-Vorst. Untermorchenstern.
Kirchmaier H. Ing. Wien.
Kirchmair A. Assist. Jenbach.
Kirchner F. Beamt. Komotau.
Kirchner v. Neukirchen A. Adj. Klattau.
Kirchner v. Neukirchen H. k. u. k. Hauptm. Korneuburg.
Kirchner v. Neukirchen Z. k. u. k. Oblieut. Korneuburg.
Kirchweger M. Stat.-Vorst. Gr.-Söding.
Kirsch F. Loc.-Heiz. Trautenau.
Kirschik L. Contr. Wien.
Kisvarday E. Aush.-Bahnm. Dignano.
Kittel H. techn. Assist. Nimburg.
Kiwek Th. Loc.-Führ. Wels.
Klaften A. Ing. Krasne.
Klapper J. Stat.-Chef, Kromau.
Klar A. Beamt. Wien.
Klauda R. Assist. Wien.
Klaudy Alex. Claudius Ritter v. k. k. Hofrath, Wien. [K.-A.]
Klaudy A. Ob.-Ing. Stauding.
Kleczewski St. Assist. Stanislau.
Klede W. Assist. Triest.
Kleiber K. Offic. Söding.
Klein A. comm. Contr. Linz.
Klein F. Ob.-Offic. M.-Schönberg.
Klein F. Conduct. Klostergrab.
Klein H. Ob.-Offic. Stauding.
Klein J. Stat.-Chef, Jablunkau.
Klein Wilh. Freih. v. Wien. [K.-A.]
Kleinberger G. Assist. St. Veit a. G.
Kleiner A. Beamt. Falkenau.
Kleint E. Beamt. Weipert.
Kleisch J. Bahnm. Wien.
Kleissner F. Stat.-Leit. Maglaj.
Klemenczytz A. Adj. Krakau.
Klemensiewicz R. Ob.-Revid. Pfaffstätten.
Klement C. Offic. Kufstein.
Klement G. Stat.-Diener, Tyssa-Königswald.
Klement J. Adj. Smichow.
Klemm F. Werkm. Linz.
Klepetař J. Ing.-Assist. Prag.
Klepsch G. Bur.-Beamt. Wien.
Klepsch H. Loc.-Führ. Czernowitz.
Kleveta F. Concip. Wien.
Klieber R. Adj. Triest.
Kliebhan G. Assist. Villach.
Klien F. Stat.-Vorst. Borgo di Valsugana.
Kliespiess F. Maschinmeist. Sarajevo.
Klima A. Telegraph. Reichenberg.
Klimanek C. Beamt. Prag.
Klimek A. P. Dr. Bahnarzt, Tannwald.
Kliment A. v. Ing. Pzemyšl.
Klimitsch J. Insp. Komotau.
Kling J. Bauführer, Russ.-Banilla.
Kling J. Loc.-Führ. Linz.

Kling J. Beamt. Wien.
Klinkowström K. v. Ober-Offic. Wien. [K.-A.]
Klisiewicz J. Loc.-Führ. Lemberg.
Klomser A. Adj. Wien.
Kloss A. Loc.-Führ. Jägerndorf.
Klotz J. Stat.-Chef, Völkermarkt-Kühnsdorf.
Klouček F. Ob.-Ing. Brünn.
Klug F. Ing. Brünn.
Klug F. Ob.-Insp. Wien.
Klug L. Beamt. Budapest.
Klug L. Ing. Wien.
Klump A. Stat.-Vorst. St. Georgen a. G.
Klump J. Stat.-Vorst. Hainfeld.
Kmetz J. Contr. Wien.
Kmoch C. Secret. Banjaluka.
Knab J. Assist. Wien.
Knab Th. Bahnm. Turnau.
Knapik J. Loc.-Führ. Czernowitz.
Knauer J. Adj. Wien.
Knauer J. Bur.-Chef, Wien.
Knauthe R. Buchhdlg. Brünn.
Knebloch K. Assist. Drohobycz.
Kneifel F. Loc.-Führ. Trautenau.
Kneisel A. Assist. Steinbrück.
Knepler G. Stat.-Chef, Neunkirchen.
Knicker F. Ing. Villach.
Knob M. Assist. Freudenthal.
Knobloch F. Assist. Aussig.
Knobloch H. Beamt.-Asp. Warnsdorf.
Knobloch R. Offic. Reichenberg.
Knobloch St. Ob.-Ing Freistadt.
Knöpfelmacher H. Verk.-Contr. Nezamislitz.
Knopp G. Beamt. Wien.
Knorek A. Assist. Pragerhof.
Knorr A. M. Ob.-Ing. Tabor.
Knotek J. Ob.-Ing. Přibram.
Knöttner F. Beamt. Wien.
Knotz J. Ob.-Insp. Wien.
Köb F. Adj. Sucha.
Kobbe H. Ing. Slobodzia. [K.-A.]
Kobenz J. Diurn. Schwaz.
Kobierzycki J. Mag.-Aufs. Drohobycz.
Kobliha W. Loc.-Heiz. Solnitz.
Koblitz v. Willmburg A. Frh. Dr. Concip. Wien.
Kobsa J. Rechn.-Adj. Banjaluka.
Koč C. Stat.-Vorst. St. Wolfgang.
Koch E. Beamt. Wien.
Koch S. Assist. Weigsdorf.
Kochánek J. Loc.-Führ. Časlau.
Kochwasser A. Mag.-Aufs. Wels.
Koči F. Beamt. Gaya.
Koczyński S. Assist. Klaj.
Kofler H. Assist. Villach.
Kögel W. Loc.-Führ. Mostar.
Kögl F. Stat.-Chef, Voitsberg.
Koegl J. Ob.-Ing. Meran.
Köhler A. Beamt. Brünn.
Köhler J. Insp. Wien.
Kohlfürst L. Ob.-Ing. a. D. Kaplitz.
Kohlmayer M. Loc.-Führ. Wörgl.
Kohn A. Beamt. Ob.-Graslitz.
Kohn E. Loc.-Aufs. Bielitz.
Kohn F. Beamt. Szegedin.
Kohn F. J. Centr.-Insp. Wien.
Kohn J. Ing. Wolfsberg.
Kohn J. Offic. Wien.
Kohn Jac. & Jos. Fabr. Wien. [K.-A.]
Kohn & Mittler Wien. [K.-A.]
Kohout J. Offic. comm. Vertr. Rakonitz.
Kojetinski M. k. u. k. Hauptmann, Korneuburg.
Kolař J. Offic. Dux-Ladowitz.
Kolarics A. Assist. Wr.-Neustadt.
Kolasa J. Loc.-Führ. Lemberg.
Kolb J. Adj. Nabresina.
Kolb J. Ob.-Contr. Szegedin.
Kolbesen A. Stat.-Exped. Lichtenwald.
Kolig J. Ob.-Werkf. Floridsdorf.
Kollarz J. Ob.-Ing. Pilsen.
Kolischer F. Revid. Krakau.
Koller A. Stat.-Vorst. Assling.
Kollicher C. Assist. Mödling.
Köllner J. Adj. Wien.
Kolodzieyski A. Assist. Saaz.
Koltscharsch L. Adj. Czernowitz.
Komárek W. Revid. Pilsen.
Komberec J. Insp. Wien.
Komeda W. Rechn.-Chef, Prag.
Komendera J. Ob.-Werkf. Přivoz.
Komrs J. Ob.-Revid. Wien.
Konečny J. Loc.-Führ. Iglau.
Konegger K. Assist. Wien.
Konič G. Heizhausleit. Ala.
Koniček W. Stat.-Vorst. Saaz.
König J. Betr.-Buchh. Linz.
König M. Assist. Czernowitz.
König M. Ing. Wien.
König R. Insp. Wien.
König & Bauer Masch.-Fabr. Würzburg. [K.-A.]
Königsvald Jos. k. k. Reg.-Rath, Wien. [K.-A.]
Konitsch M. Bahnm. Kühnsdorf.
Konold Ch. Stat.-Vorst. Kl.-Reifling.
Konop J. Stat.-Vorst. Kl.-Hermanitz.
Kontrus K. Ing. Wörgl.
Konupek A. Beamt. Pećek.
Kophen J. Adj. Budweis.
Kopista A. Insp. Prag.
Korab v. Mühlström, Ing. Teschen.
Koralek K. k. u. k. Hauptm. Wien.
Korbel A. Ob.-Ing. Krakau.
Körbel J. Stat.-Vorst. Leitmeritz.
Kordik R. Diurn. Pilsen.
Koref E. Stat.-Sous-Chef, Bubna.
Korhon Ae. Bahnaufs. Oswięcim.
Köri A. k. Rath, Betriebsleit. Teschen.
Kořinek A. Offic. Sedletz-Kuttenberg.
Kořinek R. Diurn. Prerau.
Kořisek R. Stat.-Chef, Mödling.
Körner J. Beamt. Wien.
Körner K. Offic. Innsbruck.
Kornfeil J. Diurn. Salzburg.
Korosteński A. Ing. Gródek.
Körting F. Insp. Karlsbad.
Kos G. B.-Stat.-A.-Vorst. Melk.
Košák J. Adj. Wiesa-Oberleutensdorf.
Kosch J. Mag.-Aufs. Marburg.
Kosiček K. Bahnm. Spalato.
Kosiński v. Rawicz St. Ob.-Insp. Tarnopol.
Kosnar J. Adj. Pilsen.
Koštál F. Beamt. Prag.
Kostelić J. Ob.-Conduct. Mostar.
Koster A. Assist. Wien.
Kostersitz A. Ing. Wischau.
Kostinek R. Ing. Pardubitz.
Köstler F. Beamt. Kreibitz-Teichstadt.
Kostlivý K. Baurath, Prag.
Kotik J. Ing.-Adj. Laun.
Kotnik A. Assist. Kapfenberg.
Kotnik F. Assist. Laibach.
Kotrba F. Stat.-Leit. Branik-Hodkovička.
Kotrč J. Beamt. Wien.
Kotschy A. Ing. Drum.
Köttinger A. Beamt. Prag.
Kottnauer L. Hauptcass. Prag.
Kottnig A. Bahnm. Sternthal.
Kotz O. Assist. Graz.
Kotz V. Adj. Schwaz.
Kotzian A. Loc.-Führ. Dzieditz.
Kotzian J. Secret. Wien.
Kotzian R. Loc.-Führ. Dzieditz.
Koula F. Beamt. Krupa.
Kounovský B. Rechn.-Adj. Banjaluka.
Koutnik A. Adj. Villach.
Kovář L. Streck.-Chef-Stellv. Žižkow.
Kovatsch M. Hochschulprof. Wien.
Kövesdy Th. Ob.-Offic. Floridsdorf.
Kowalski J. Loc.-Führ. Lemberg.
Kowanda J. Loc.-Führ. Wien.
Köwer O. Ing. Schönbrunn.
Koza W. Bahnm. Přelouč.
Kozar A. Revid. Wien.
Koželuh F. JUDr. Concip. Neuhaus.
Kozlik V. Beamt. W en.
Krabat J. Tischler, Laibach.
Krabby O. Ing. Waschkoutz.
Krafft P. Insp. Wien.
Kraft E. St.-Vorst. Grulich.
Kräftner M. Stat.-Leit. Radlberg.
Kragora A. Ob.-Ing. Linz.
Krahulik J. Loc.-Führ. Marburg.
Krajnak A. Adj. Steyr.
Král A. Beamt. Zieditz.
Kral W. Bahnm. Himberg.
Králiček H. Loc.-Führ. D.-Brod.
Králik J. Assist. Leneschitz.
Králik J. Stat.-Leit. Zasmuk.
Kramář F. Beamt. Wildenschwert.
Kramaršič J. Heizer, Laibach.
Kraemer K. Offic. Bielitz.
Krämer C. Ob.-Offic. Wien.
Kramer E. Ob.-Insp. Wien.
Kramer F. Ing.-Adj. N.-Sandec.
Kramer F. Eleve, Olmütz.
Krämling J. Ob.-Ing. Ischl.
Krammer E. Ob.-Ing. Graz.
Krásný A. Adj. Knittelfeld.
Krátký F. Insp. Prag.
Krátky J. Ing. Prag.
Kratochvila F. Mag.-Meist. Olmütz.
Kratochwill W. Stat.-Geh. Kl.-Reifling.
Kräupl V. Beamt. Komotau.
Kraupp S. Assist. Baden.
Kraus A. Partieführ. Aussig.
Kraus E. Contr. Teplitz.
Kraus G. Beamt. Ob.-Graslitz.
Kraus I. Ob.-Ing. Krakau.
Kraus W. Mag.-Aufs. Neuern.
Kraus W. Assist. D.-Brod.
Krauss A. Ing. Komotau.
Krauss A. Ob.-Offic. comm. Ref. Wien.
Krauss H. Stat.-Vorst. Wlkanetsch.
Krauss H. Insp. Wien.
Krauss K. Streck.-Vorst. Karlsbad.
Krauthauf F. Adj. Wien.
Krch V. Assist. Olmütz.
Kredit-Anstalt f. Handel. u. Gew. Wien. [K.-A.]
Kreibig W. Ob.-Insp. Nimburg.
Kreibig W. Stat.-Vorst. Rossitz.
Kreiczíř A. Beamt. Szegedin.
Kreisel E. Kanzl. Sarajevo.
Krejči R. Beamt. Skalitz-Boskowitz.
Kremser E. Assist. Trautenau.
Kremser F. Contr. Wien.
Kremser J. Ob.-Ing. Wien.
Krenn R. Bahnm. Mösel.
Kress A. Ob.-Offic. Meidling.
Kress J. Ing.-Assist. Brünn.
Kressl G. Ob.-Ing. Prag.
Kretschmer A. Werkm. N.-Sandec.
Kretschmer F. Werkm. Leoben.
Kretschmer W. Gen.-Direct. a. D. Prag.
Kretz L. Assist. Tarvis.
Kreutz A. Revid. Olmütz.
Krieg K. Loc.-Führ. Wien.
Kriegelstein E. v. Revid. Prag.
Krieger A. Offic. Innsbruck.
Kriegerbeck W. Adj. Prag.
Krieghammer Edm. Edl. v. GdC. Exc. k. u. k. Reichskriegsmin. Wien. [K.-A.]
Kriesche H. Ob.-Ing. Waidhofen a. Y.
Krijčik F. Stat.-Exped. Riedau.
Křistek J. Ing. M.-Ostrau.
Kristian E. Loc.-Führ. Nimburg.
Kristmann M. Schlosser, Stanislau.
Křiváček F. Telegraph. Geiersberg.
Křiváček F. Ing. Tepl.
Křivánek F. Assist. Wilhelmsburg.
Křiwanek J. Stat.-Leit. Hartberg.
Kříž A. Stat.-Exped. Weissenbach.
Kříž C. Ing. Wien.
Křižek A. Loc.-Führ. Solnitz.
Kroczek A. techn. Adj. Skrochowitz.
Kröhn F. Assist. Prag.
Kröhn J. Insp. Kreibitz-Teichstadt.
Krois F. Stat.-Vorst. Kirchdorf.
Kröll J. Assist. Bratz.
Krombholz C. Stat.-Vorst. Brüx.
Kromer E. Offic. Wr.-Neustadt.
Kronraff F. Insp. Baden.
Krontz J. Bahnm. Dolnja-Tuzla.
Kropatsch A. Offic. Marburg.
Kropp B. Streck.-Chef, Gaya.
Kropp K. Ing. Prag.
Kropsch F. Assist. Ischl.
Krumholz E. Centr.-Insp. Innsbruck.
Krumpholz F. Offic. Krzeszowice.
Krupański M. B.-Stat.-A.-Vorst. Bukaczowce.
Krupka R. Loc.-Führ. Innsbruck.
Krupka W. Ob.-Ing. Stanislau.
Krupski I. Telegr.-Contr. Lemberg.
Krusche J. Stat.-Vorst. Riedau.
Kruschina J. Stat.-Exped. Erdweis.
Kruspl B. Assist. Znaim.
Krüttner W. Assist. Sigmundsherberg.
Krützner A. Loc.-Führ. Krima-Neudorf.
Krysztalowicz V. Dr. Concip. Stanislau.
Krzisch O. techn. Assist. Znaim.
Krzywka J. Loc.-Führ. Rzeszów.
Kselik F. Adj. D.-Brod.
Księszkiewicz J. Maschinist, Krakau.
Księgarnia Polska, Lemberg.
Kubala A. Ob.-Ing. Lemberg.
Kubalek A. Asp. Grieskirchen.
Kubányi L. Diurn. Budapest.

Kubarth A. Adj. Mödling.
Kubasa J. Loc.-Führ. Mürzzuschlag.
Kubasta F. Assist. Gmünd.
Kubasta u. Voigt. Buchhdlg. Wien.
Kubelka C. Loc.-Heiz. Trautenau.
Kubeš J. Stat.-Vorst. Neupaka.
Kubesch J. Ing. Wischau.
Kubiček A. Stat.-Exped. Obrubec.
Kubiček J. Techniker, Chotzen.
Kubik F. Assist. Wesseli-Mezimosti.
Kubik J. Assist. Eisenbrod.
Kučera J. Assist. Hořovitz.
Kučera J. Assist. Strakonitz.
Kučera K. Stat.-Chef, Daschitz.
Kučera K. Beamt. Hauenstein-Warta.
Kučera W. Stat.-Chef, Střelic.
Kuch J. Ing. Wien.
Kucharski L. Adj. Rzeszów.
Kucharz F. Beamt. Wien.
Kuchler F. Stat.-Leit. Mühlhausen a. D.
Küchler Dr. H. von k. k. Minist.-Rath Wien. [K.-A.]
Kuczkowski F. Sect.-Vorst. Tarnopol.
Kuderna J. k. u. k. Maj. Korneuburg.
Kudlaczek J. Stat.-Vorst. Stiebnig.
Kudra J. Bahnaufs. Sebastianberg.
Kudrna F. Ob.-Ing. Königsaal.
Kügerl C. Heizhausl. Wessely.
Kugler E. Assist. Mödling.
Kügler H. Adj. Innsbruck.
Kugler J. Concip. Wien.
Kugler J. Ing. Wien.
Kuh Th. Adj. Prag.
Kühkopf u. Habel, Buchhdlg. Korneuburg.
Kühl G. Assist. Itzkany.
Kühl W. H. Buchhdlg. Berlin. [2 Expl.]
Kuhn A. Adj. Rzeszów.
Kuhn L. Adj. Wien.
Kühnel A. Assist. Villach.
Kühnel W. Loc.-Heiz. Trautenau.
Kühnelt J. Ob.-Insp. Wien.
Kühnelt V. Dr. Statth.-Concip. Wien.
Kuhnert A. Schreiber, Wien.
Kuhnert A. Assist. Wien.
Kuhnert L. Beamt. Prag.
Kührer J. Ob.-Ing. Wien.
Kuich L. Offic. Saitz.
Kułakowski St. Loc.-Führ. Jaroslau.
Kułakowski St. v. Ob.-Ing. Krakau.
Kułakowski T. Assist. Jaroslau.
Kulhánek W. Assist. Ossegg.
Kulhavý J. Stat.-Vorst. Zlonitz.
Kulka O. Ing. Wien.
Kulka S. Ing. Wien.
Kullich A. Adj. Sarajevo.
Kulterer K. Dr. Secret. Villach.
Kumar G. Werkm. Zadwórze.
Kummer A. Ob.-Contr. Wien.
Kummer R. Ing. Reichenberg.
Kummerer H. Stat.-Vorst. Enns.
Kummetz E. Assist. Cilli.
Kummetz W. Ob.-Insp. Wien.
Kumpost J. Contr. Prag.
Kunčič A. Bahnm. Vranduk.
Kunčic J. Bahnm. Lees-Veldes.
Künell C. v. Insp. Wien.
Kuneš F. Assist. Starkenbach.
Kunesch E. Insp. Aussig.
Kunna J. Beamt. Kolin.
Kuntschik J. Assist. Linz.
Kuntze B. Revid. Lemberg.
Kuntze K. Expositursleit. Halicz.
Kunz H. Telegr. Zellerndorf.
Kunz J. Ing. Krakau.
Kunzelmann L. Bahnm. Kupka.
Kuranda J. Unt.-Werkf. Přívoz.
Kurowski E. Ob.-Offic. Wien.
Kur-Vorstehung, Meran.
Kurz K. Assist. Klosterneuburg.
Kurz W. Beamt. Prag.
Küss C. Contr. Wien.
Kussl Th. Expeditsleit. Teschen.
Kusyn H. Hilfsbeamt. Wien.
Kutek J. Bahnm. Krakau.
Kuthmayer F. städt. Lehrer, Wien.
Kutlik J. Stat.-Chef, Stefanshütte.
Kutscha A. Loc.-Führ. Josefstadt.
Kutscha F. Ing. Wien.
Kutschera A. Loc.-Führ. Prerau.
Kutschera A. Ing. M.-Ostrau.
Kutschera R. Heizhausleit. Marchegg.
Kutschera V. Loc.-Führ. M.-Ostrau.
Kutschke A. Stat.-Vorst. Habendorf.
Kwapil G. Contr. Wien.

Kybast R. Loc.-Führ. M.-Ostrau.
Kyovsky A. Geom. Lemberg.
Kytka F. Assist. Mödling.

Lachmayer J. Assist. Mödling.
Lachnit J. Ing. Tepl.
Lachs A. Ing. Wr.-Neustadt.
Lackner F. Stat.-Vorst. Taxenbach.
Lager K. Ob.-Offic. Troppau.
Lahola C. Revis. Brünn.
Lair H. Assist. Graz.
Lamatsch R. Streck.-Chef, Wien.
Lamberg H. Sect.-Ing. Trebinje.
Lamberger A. Stat.-Vorst. Oderberg.
Lambl J. Magazin. Raudnitz.
Lamich J. Ob.-Ing. Nikolsburg.
Lamich R. Contr. Trzynietz.
Lamka J. Adj. Bruch.
Lämmel H. Beamt. Villach.
Lampel E. Stat.-Chef, Ebreichsdorf.
Lanczik C. Offic. Krzeszowice.
Landauer Dr. Georg, Wien. [K.-A.]
Landauer R. Centr.-Insp. Wien.
Länderbank k. k. priv. österr. Wien. [K.-A.]
Landesberg L. Ing. Wien.
Landesbeschreib.-Bur. des Generalst. Wien.
Landeskulturrath Istriens, Parenzo. [K.-A.]
Lang G. Bahnaufs. Wischau.
Lang J. Eleve, Bruck a. L.
Lang J. Asp. Liezen.
Lang A. Buchhdlg. Moskau.
Langauer F. Werkm. Tabor.
Langelotz A. Stat.-Vorst. Wiese.
Langer A. Loc.-Führ. Olmütz.
Langer A. Masch.-Meist. Dolač.
Langer E. Stat.-Arb. Petersdorf.
Langer F. Stat.-Vorst. Geiersberg.
Langer F. Stat.-Vorst. Olbersdorf.
Langer F. X. Adj. Linz.
Langer H. Werkm. N.-Sandec.
Langer H. Revid. Wien.
Langer J. Steuereinnehmer, Weiz.
Langer K. Bahnm. Zasmuk.
Langer O. Beamt. Wien.
Langer P. Beamt. Prag.
Langer V. Beamt. Prag.
Langer Z. Telegraph. Swietla.
Lanna Adalb. Ritter v. Prag. [K.-A.]
Lanz E. Ing.-Adj. Wels.
Lanz J. Stat.-Vorst. Wartberg a. K.
Lanzendörfer J. k. u. k. Lieut. Korneuburg.
Lappain M. Bahnm. Laibach.
Läpple L. Heizhausl. Dervent.
Larisch-Moennich Heinr. Graf, Exc. Wien. [K.-A.]
Lassak C. Ing. Wien.
Lašek R. Beamt. Wien.
Laskowski M. Kesselschmied, Czernowitz.
Lasnausky J. Ing. Wien.
Laštovica J. Stat.-Aufs. Prijedor.
Lateiner A. Ing. Olmütz.
Latour M. Revid. Wien.
Laucky F. Assist. Sigmundsherberg.
Lauda A. Stat.-Vorst. B.-Leipa.
Lavrenčič M. Kanzl. Laibach.
Lax L. Kanzl. Wien.
Laydl E. Adj. Rossitz.
Layer M. Insp. Brünn.
Lazár M. Insp. Budapest.
Lebenhart J. Adj. Beraun.
Lebeth F. Ing.-Adj. Nimburg.
Lechner F. Stat.-Vorst. Dembica.
Lechner J. Kanzl. Wien.
Lechner R. Comptoirist, Wien.
Lecouvey F. H. Insp. Wien.
Ledecký F. Ing. Budweis.
Lederer F. Loc.-Führ. Jägerndorf.
Lederer G. kais. Rath, Ob.-Insp. Wien.
Lederer W. Offic. Jägerndorf.
Lederhofer A. Beamt. Brünn.
Leeb F. Telegraphenm. Wels.
Leeb O. Stat.-Vorst. Hötzelsdorf-Geras.
Leeder A. Insp. Bubna.
Lehm J. Cassier Tarnów.
Lehmann J. Diurn. Wels.
Lehner A. Bahnaufs. Friedek.
Lehner F. Bahnm. Perg.
Lehpamer H. Beamt. Wien.
Lehr H. Adj. Wien.

Lehr J. Maschin. Wien.
Leibetseder E. Stat.-Chef, Köflach.
Leidenfrost H. Stat.-Vorst. Peggau.
Leidwein M. Cassier, Drösing.
Leimer H. Asp. Ellbogen.
Leimer J. Ob.-Revid. Pilsen.
Leimer M. Asp. Prinzersdorf.
Lein H. Ing.-Adj. Bludenz.
Leiner A. Revid. Prag.
Leinkauf Jos. Spediteur, Wien. [K.-A.]
Leipnik-Lundenb. Zuckerfabr. A. G. Wien. [K.-A.]
Leiter W. Ing.-Adj. Villach.
Leitner G. Stat.-Aufs. Tarvis.
Lemberger M. Insp. Prag.
Lempruch M. Frh. v. k. u. k. Oberlieut. Wien.
Lendecke J. Ob.-Ing. Dzieditz.
Leneček A. Revid. Trautenau.
Leneček E. Ob.-Ing. Reichenberg.
Lenk J. Beamt. Mistelbach.
Lenoch F. Stat.-Vorst. Nowosielce-Gniewosz.
Leo E. Contr. Přivoz.
Leo F. u. Co. Buchhdlg. Wien [9 Expl.]
Lepier F. Assist. Villach.
Lepier G. Assist. Sarajevo.
Leppich K. Contr. Wien.
Lerch K. Heizh.-Leit. Eger.
Lergetporer L. Revid. Wien.
Lergetporer O. Beamt. Grund-Georgenthal.
Le Soudier H. Buchhdlg. Paris.
Leschen E. Dr. Concip. Wien.
Lese- u. Unterhalt.-Verein, Deutscher Pilsen.
Leskovar J. Streck.-Aufs. Prijedor.
Leśniakowski L. Asp. Ropczyce.
Lessig J. Assist. Triest.
Lessny Th. Bahnm. Libochowitz.
Leszczyński W. Revid. Krakau.
Lettmüller K. Bur.-Vorst.-Stellv. Wien.
Leuschner u. Lubensky, Univ.-Buchhandlung, Graz. [6 Expl.]
Levičnik A. Loc.-Führ. Laibach.
Leykam O. Beamt. Szegedin.
Leyrer E. Revid. Villach.
Lhota J. Diurn. Pilsen.
Ličen F. Adj. Steinbrück.
Lichtenberger J. Stat.-Aufs. Nepolokoutz.
Lichtenegger J. Bahnm. Söchau.
Lichtenthurn G. Baron v. Assist. Wien.
Lichtwitz R. Ing.-Adj. Feldkirch.
Liebenwein K. Ob.-Revid. Innsbruek.
Liebenwein K. Bahnm. Taxenbach.
Liebisch F. Loc.-Führ. Stramberg.
Liebscher A. Ing. Tabor.
Liebscher L. Ing. Tarvis.
Liechtenstein Johann II. reg. Fürst von u. zu, Durchl. Wien. [K.-A.]
Liechtenstein Rudolf Prinz von u. zu Durchl. Obersthofm. Wien. [K.-A.]
Liehmann J. Ing. Karlsbad.
Liewald R. Assist. M.-Schönberg.
Lihotzky E. Ing. Wien.
Lilienau R. Frh. v. Sectionschef, Wien.
Lilling A. Beamt. B.-Leipa.
Lindebner I. Secret. Villach.
Lindenthal K. Assist. Wien.
Lindenthaler H. Asp. Innsbruck.
Lindinger J. Stat.-Chef, Marchegg.
Linhart H. Stat.-Vorst. Blindenmarkt.
Linhart K. Cass. Prag.
Linke F. Ing. Leitmeritz.
Link Dr. Leop. Hof- u. Ger.-Advok. Graz. [K.-A.]
Linke R. Beamt. Turn-Teplitz.
Linnemann A. Ob.-Ing. Wien.
Lipa F. Beamt. Kralup.
Lipitsch K. Assist. Graz.
Lipowski M. Beamt. Brünn.
Lišec R. Assist. Steinbrück.
Liška K. Bahnaufs.-Asp. Prag.
Liszkiewicz H. Loc.-Führ. Doboj.
Liszt A. Stat.-Chef, Horazdowic-Babin.
Littrow H. v. Insp. Villach.
Litwicki J. Loc.-Führ. Czernowitz.
Liwacz J. Assist. Krakau.
Löbel F. Telegr. Schima.
Löbenstein B. Ing. Krakau.
Lock E. Revid. Wien.
Lockvenc A. Stat.-Vorst. Bos.-Novi.
Locomotivführer-Club, Linz.
Lodżinski T. Ing.-Assist. Delatyn.

Loebenstein M. Ob.-Ing. Lemberg.
Loferer S. Loc.-Führ.-Sub. Simbach.
Löffler M. Ob.-Ing. Wien.
Löfler M. Contr. Teplitz-Schönau.
Löhner L. Bahnaufs. Szczakowa.
Lohre A. Loc.-Führ. Linz.
Lohse E. Ob.-Offic. Wien.
Loidl A. Schlosserheiz. Ebensee.
Lomosik H. Stat.-Vorst. Slatinau.
Loog S. Ob.-Contr. Klausenburg.
Loos F. Beamt. Wien.
Loos K. Offic. St.-Pölten.
Lorber A. Assist. Reifnigg-Fresen.
Lorenc F. Ing.-Adj. Mürzzuschlag.
Lorenc F. Insp. Wien.
Lorenz A. Cass.-Revis. Villach.
Lorenz F. Beamt. Wien.
Lorenz H. Heizer, Nimburg.
Lorenz V. Ing. Neudek.
Lorenz W. Loc.-Führ. Komotau.
Lorenzoni F. Beamt. Wien.
Loret S. Insp. Lemberg.
Löschner W. Beamt. Prag.
Loskoschek A. Masch.-Führ. Sarajevo.
Loskot F. Beamt. Brüsau.
Löv K. Loc.-Führ. Bubna.
Lövy Jos. Sohn Buchhdlg. Miskolcz.
Löw H. Ing. Villach.
Löw D. Buchhdlg. Liptó-Szent-Miklos.
Löwbeer A. Adj. Krakau.
Löwenberg H. J. Dir. Wien. [K.-A.]
Löwenfeld R. Ing.-Adj. Nimburg.
Löwenstein J. Contr. Oderberg.
Löwenstein H. Revid. Gmünd.
Löwenstein R. Stat.-Vorst. Nussdorf.
Löwy C. Revid. Wien.
Lowenz G. Insp. Mödling.
Luckmann C. Dir. Jauerburg. [K.-A.]
Luczati J. Kanzl. Bos.-Brod.
Ludig E. Verk.-Contr. Salzburg.
Ludniry F. Schlosserheiz. Czernowitz.
Ludwig A. Beamt. Segen-Gottes.
Ludwig F. Bahnm. Pardubitz.
Ludwig J. Loc.-Führ. Iglau.
Ludwig J. Beamt. Prag.
Luft B. Insp. Stanislau.
Lugauer J. Stat.-Vorst. Silz.
Lugs J. Beamt. Wien.
Lugs T. Loc.-Führ. Bubna.
Luka A. Stat.-Vorst. Matyjowce.
Lukacz W. Techniker, Lemberg.
Lukasiewicz L. Adj. Stanislau.
Lukesch P. Stat.-Exped. Prinzersdorf.
Lumpe R. Beamt. Wien.
Luschka M. Edl. v. Sellheim, Wien. [K.-A.]
Lustig E. Stat.-Vorst. Wostroměř.
Lustig K. Stat.-Vorst. Polna-Stecken.
Lustsek St. Beamt. Igló.
Lutz F. Stat.-Vorst. Rottenmann.
Lutz O. Insp. Olmütz.
Lux R. techn. Assist. Innsbruck.
Luxardo O. E. v. Dr. Insp. Wien.
Luze A. Assist. Innsbruck.

Maader A. Verk.-Beamt. Waidhofen.
Maas H. Ob.-Ing. Wien.
Maček F. Stat.-Vorst. Perković-Slivno.
Maček F. Assist. Tabor.
Mach A. Offic. Nimburg.
Mach J. Stat.-Vorst. Zliv.
Macháček J. Ob.-Insp. Prag.
Machalický W. Loc.-Führ. Falkenau.
Mache F. Loc.-Heiz. Gr.-Priesen.
Mache L. Bahnm. Dux-Liptitz.
Macho J. Assist. St. Valentin.
Maciejowski A. Loc.-Führ. Lemberg.
Macourek O. Volont. Rakonitz.
Mack L. Loc.-Für. Časlau.
Madejski K. Bahnaufs. Orlau.
Mader A. Ing. Wien.
Mader A. Ing.-Adj. Linz.
Madey J. Assist. Zator.
Madiera E. Offic. Prerau.
Mager E. Teleg. Aussig.
Magerle L. Beamt. Przeworsk.
Magistrat der Landeshauptst. Graz. [K.-A.]
Maglock J. Ob.-Ing. i. P. Wien.
Manatschek F. Stat.-Geh. Zartelsdorf.
Mahler E. Assist. Tinischt.
Mahler J. Kanzl. Wien.
Maidić J. Bahn-Rest. Canfanaro.
Majer C. Stat.-Exped. Imst.
Majewski M. Kanzl. Trzciana.
Makowsky A. Kanzl. Villach.
Málek E. Loc.-Führ. Iglau.
Maleschinski J. Assist. Attnang-Puchheim.
Malewski V. gepr. Heizer, Dzieditz.
Malik A. Beamt. Vöslau.
Malinek W. Stat.-Chef, Kunowitz.
Malirsch A. Loc.-Führ. Dzieditz.
Maliszewski W. Assist. Lemberg.
Mallin J. Diurn. Wien.
Mallner J. Revid. Wien.
Malota J. Loc.-Führ. Wien.
Maly H. Maschinf. Lundenburg.
Maly J. Assist. Wien.
Maly K. Beamt. Sarajevo.
Malzer J. Assist. Wien.
Mandl J. Assist. Prag.
Mandl R. Stat.-Meist. Neubruck.
Mang F. Control. Brünn.
Mangold L. Buchhdlg. Gr. Becskerek.
Manhartsberg J. Adj. Innsbruck.
Mannaberg E. Offic. Wien.
Mannhart J. Assist. Penzing.
Mantschko I. Verschieber, Tarvis.
Manz k. u. k. Hof- u. Univ.-Buchhdlg. Wien. [2 Expl.]
Marani Dr. Franz Görz. [K.-A.]
Marchet G. Prof. Wien.
Marcinkiewicz R. Ob.-Ing. Lemberg.
Mareis E. Buchhdlg. Linz. [5 Expl.]
Marek H. Ing. Freudenthal.
Marek V. kais. Rath, Staatsb.-Dir.-Stellv. Prag.
Mareš R. Beamt. Prag.
Maresch C. Ing. Komotau.
Maresch J. Adj. Graz.
Marian F. Adj. Prag.
Mařík W. Insp. Knittelfeld.
Marinsky Edl. v. Derau C. Assist. Oberleutensdorf.
Mark S. Insp. Wien.
Markel M. Stat.-Chef, Gratwein.
Markgraf F. Beamt. Kreibitz-Teichstadt.
Markič J. Stat.-Schlosser, Dervent.
Markl G. Beamt. Dombrau.
Marko J. Revid. Wien.
Markovič F. Revid. Prag.
Markowicz St. Stat.-Meist. Stryj.
Markus J. Offic. Triest.
Märky Bromowsky & Schulz, Masch.-Fabr. Prag. [K.-A.]
Maršalek J. Revid. Prag.
Marschall G. Revid. Wien.
Marschik F. Loc.-Führ. Tetschen.
Marschner W. Exped. Wien.
Martin H. Buchhdlg. Wien. [4 Expl.]
Martin F. Bahnm. M.-Schönberg.
Martschitsch F. Diurn. Sarajevo.
Martslik A. Loc.-Führ. Brünn.
Martzy St. Adj. Doberlin.
Marvan E. Stat.-Vorst. Jinetz-Čenkau.
Marx R. Assist. Golling.
Masák A. Insp. Prag.
Mašat E. Ob.-Ing. Pilsen.
Maschek A. Adj. Czernowitz.
Maschek A. Offic. Wien.
Maschek C. Adj. Mödling.
Maschek K. Betr.-Asp. Trnovan.
Maschinenfabrik der Staats-E.-Ges. Wien.
Maslowski T. Ob.-Ing. Stanislau.
Mastný J. Staatsb.-Dir.-Stellv. Prag.
Matejček F. Loc.-Führ. Dzieditz.
Matejček J. Assist. Janovitz.
Matejko J. Assist. Posada-Chyrowska.
Matejko St. Beamt. Gródek.
Mater.-Depot d. Gen.-Direct. d. bayr. Staats.-E.-B. München. [3 Expl.]
Mathauser W. Bahnm. Příbram.
Matherný A. v. Beamt. Teschen.
Matič Fr. J. Betr.-Asp. Krupka.
Matkowski A. Insp. Lemberg.
Matkowski R. R. v. Ob.-Ing. Lemberg.
Matl A. Packer, Oswięcim.
Matl K. Eleve, Stauding.
Matschnigg F. Assist. Feldkirchen.
Mattausch M. Ob.-Revid. Pilsen.
Mattesich F. Stat.-Vorst. Prijedor.
Mattyasovsky A. v. Beamt. Teschen.
Matuschek T. Stat.-Vorst. Tlumatschau.
Matyáš F. Loc.-Führ. Komotau.
Matzler C. Adj. Innsbruck. [K.-A.]
Mauer W. Adj. Pilsen.
Maurer J. Stat.-Vorst. Nied.-Absdorf.
Maurer J. Offic. Schreckenstein.
Mauthner E. Ing. Assist. Marburg.
Mauthner H. Stat.-Chef, Liesing.
Mauthner H. Ing. St. Veit a. G.
Mauthner I. Dr. Minist.-Concip. Wien.
Mautner A. Beamt. Wien.
Max A. Ob.-Ing. Reichenberg.
May F. Insp. Wien.
May A. & H. Hotscheiner Zuckerfabr. Wien. [K.-A.]
Mayer A. Assist. Wr.-Neustadt.
Mayer C. Insp. Linz.
Mayer G. F. Contr. Wien.
Mayer I. Ob.-Ing. Wien.
Mayer J. Stat.-Exped. Gr.-Reifling.
Mayer J. Beamt. Wien.
Mayer L. Adj. Wien.
Mayer L. Ob.-Ing. Czernowitz.
Mayer R. Offic. Tlumatschau.
Mayer R. Secret. Wien.
Mayer V. Streck.-Vorst. Bielitz.
Mayer W. Ob.-Offic. Wien.
Mayer W. Adj. Wien.
Mayer u. Co. Buchhdlg. Wien.
Mayerhofer L. Beamt. Wien.
Mayhirt N. Stat.-Vorst. Aschbach.
Mayr A. Kanzl. Podersam.
Mayr E. A. Stat.-Chef, Klausen.
Mayr G. Betr.-Insp. Wien.
Mayrhofer Th. Beamt. Dux.
Mednyánszky I. Gutsbes. Brunócz.
Medvey A. v. Ing. Czernowitz.
Mehl S. Ing. Jaroslau.
Mehoffer Edl. v. E. Adj. Tarnów.
Mehr A. Bahnm. Frankenmarkt
Mehrer A. Ob.-Ing. M.-Schönberg.
Meiner J. Stat.-Vorst. Tachau.
Meisel O. Heizhausl. Gr.-Wossek.
Meissl v. O. Insp. Wien.
Meissner C. Exped. Sternberg.
Meister A. Revid. Wien.
Melichar J. Beamt. Böhm.-Brod.
Meller A. Ob.-Ing. Judenburg.
Mellinger W. Ing. Budapest.
Mellion J. Verl.-Aufs. Jungbunzlau.
Melnitzky K. Ob.-Ing. Znaim.
Meltschall C. Stat.-Chef, Poisdorf.
Melzer F. Secret. Wien.
Melzer J. Mat.-Mag.-Vorst. Gmünd.
Melzer R. Ob.-Offic. Wien.
Mende A. Ob.-Revid. Villach.
Mende J. Asp. Kulm.
Mendelsohn W. Ing. Lemberg.
Mendlik E. Loc.-Führ. Falkenau.
Mendlik J. Loc.-Führ. Komotau.
Menkes A. Cassier, Meran.
Menkes J. Dr. Ing. Czernowitz.
Mentlbeckh Th. Stat.-Exped. Wartberg.
Menzel F. Fabr.-Buchh. Gr.-Meseritsch.
Menzel H. Stat.-Aufs. Penzing.
Menzel J. Offic. Arnau.
Menzl E. Adj. Hořowitz.
Menzl G. Stat.-Vorst. Lipina-Carlshütte.
Merganz A. Werkführ. Innsbruck.
Merkel J. Insp. Gloggnitz.
Mertens D. R. v. Sect.-Rath, Wien.
Mesner F. Loc.-Führ. Prag.
Messerklinger J. Dr. Centr.-Insp. Linz.
Messerklinger K. Assist. Liezen.
Messner J. Assist. Lees-Veldes.
Meth H. Ing.-Adj. Halicz.
Meth I. Revid. Wien.
Metschelmayer E. Stat.-Vorst. Frankenmarkt.
Metternich-Winneburg Paul, Fürst, Durchl. Wien. [K.-A.]
Meyer A. Com. Refer. Wien.
Meyer & Schleicher, Schriftgiesserei, Wien. [K.-A.]
Meyer u. Zeller, Buchhdlg. Zürich.
Meznik W. Stat.-Vorst. Blowitz.
Mezzar A. Cass. Wien.
Michaelis W. Beamt. Budapest.
Michalski J. Ing. Krakau.
Michel A. Adj. Hütteldorf-Hacking.
Michel E. Insp. Sarajevo.
Michel W. Ing. Mödling.
Michels M. Secret. Refer.-Stellv. Prag.
Michl J. Bahnm. Lobositz.
Michna A. Commiss. Wien.
Michna C. Cass. Mistek.
Mickutta C. Beamt. Wien.
Miegl A. Ing. Wien.
Miess Ph. Bahnm. Dervent.

Miglotti G. Adj. Wien.
Mignon A. Adj. Innsbruck.
Mikeš F. Ob.-Ing. Ung.-Hradisch.
Mikeš St. Verk.-Beamt. Wien.
Miklautsch L. Wächter, Ratschach.
Miklosich J. Ing. Zauchtel.
Mikocki A. Offic. Wien.
Mikosch A. Assist. Triest.
Mikosch J. Revid. Prag.
Miksch R. Assist. Teplitz.
Mikuletzky O. Assist. Ischl.
Mikusch F. Bahnm. Langenbruck.
Milborn Fr. v. Ob.-Offiz. Salzburg. [K.-A.]
Milde Alb. & Comp. Wien. [K.-A.]
Miliczek F. Stat.-Vorst. Ischl.
Milkowsky S. com. Vertr. Hohenstadt.
Miller L. Minist.-Secret. Wien.
Miller J. M. & Cie. Wien. [K.-A.]
Milojevic S. k. u. k. Lieut. Korneuburg.
Milota A. Bahnaufs. Lužna-Lischan.
Milz A. Ob.-Offic. Wien.
Minář F. Bahnm. Schlappanitz.
Minařik F. Offic. Hullein.
Minarzik R. k. u. k. Obleut. Korneuburg.
Ministerium d. Innern k. ung. Budapest [K.-A.]
Minister-Präsidium k. ung. Budapest. [K.-A.]
Minko G. Assist. Tarnopol.
Mintzeles M. Ing. Bärringen.
Mischik J. Adj. Villach.
Mischitz A. Stat.-Aufs. Steinach.
Mischler A. Streck.-Vorst. Lobositz.
Mises A. v. Ob.-Ing. Wien.
Mises Edl. v. E. Ob.-Ing. Lemberg.
Misiągiewicz K. Adj. Lemberg.
Miška R. Schloss.-Heizer, Wels.
Miskolczy A. Contr. Teschen.
Misiorowski A. Stat.-Leit. Nagrabie.
Missiakiewicz A. Beamt. Rakonitz.
Missbach H. Werkführ. Nimburg.
Mitiska E. Ing. Brünn.
Mitscha v. Mährheim J. Freih. k. k. Reg.-Rath, Wien. [K.-A.]
Mitschka A. Adj. Olmütz.
Mitschke H. Loc.-Führ. Lemberg.
Mittendorfer R. Dr. med. Bahnarzt, Gr.-Raming.
Mitterdorfer C. Bahnarzt, Wels.
Mitterlehner J. Assist. Passau.
Mitterwurzer J. Adj. Villach.
Mjk L. Insp. Prag.
Moczydlowski A. R. v. Ing. u. Stat.-Vorst. Śniatyn.
Möbius O. Buchhdlg. Wien.
Modr F. Assist. Pilsen.
Mohr J. Ing. Graz.
Moldauer I. Ing. Jaslo.
Mollenburg S. Revid. Wien.
Möller C. Beamt. Aussig.
Moeller K. Adj. Reichenberg.
Monczka J. Bahnm. Brünn.
Monetti M. Stat.-Chef, Videm.
Montag L. Assist. Marburg.
Montan-Gesellsch. Alpine Wien. [K.-A.]
Montecuccoli-Laderchi Maxim. Graf, Exc. Wien. [K.-A.]
Montibeller H. Revid. Wien.
Morandell A. v. Ob.-Offic. Innsbruck.
Morański K. Ing. Krakau.
Möraus C. Stat.-Chef, Wolkersdorf.
Moravec J. Hilfsbeamt. Prag.
Moravec W. Res.-Beamt. Nimburg.
Morawa T. Ob.-Insp. Wien.
Morecki L. Adj. Drohobycz.
Morell J. Stat.-Exped. Bosn.-Brod.
Morvay J. v. Cassier, Münchengrätz.
Moser J. Stat.-Exped. St. Anton a. A.
Moser J. techn. Eleve, Wien.
Moser K. Ob.-Revid. Wien.
Moser U. Buchhdlg. Graz.
Moskwa F. Assist. Podgórze-Płaszów.
Mössmer A. Beamt. Wien.
Mössner J. Loc.-Führ. Ebensee.
Moessner J. Ing.-Adj. Wien.
Mossoczy R. Ob.-Revid. N.-Sandec.
Moszoro M. Bahnm. Berhometh a. S.
Motejlek F. Assist. Wien.
Mottl E. Res.-Beamt. Dřis.
Motyczka H. Werkm. Jägerndorf.
Motylewski S. Ob.-Ing. Lemberg.
Moučka J. Ob.-Ing. Josefstadt.
Mraček V. Beamt. Brünn.
Mrasek F. Ing. Pilsen.
Mraz V. Official, Triest. [K.-A.]
Mrázek J. Contr. Josefstadt.
Mrazek L. Ing.-Adj. M.-Schönberg.
Mrzilek J. Masch.-Meist. Bubna.
Mschitek K. Werkf. Aussig.
Muchka F. Assist. Wr.-Neustadt.
Mück A. Bahnaufs. Oświęcim.
Mück J. Ob. Offic. Triest. [K.-A.]
Muhitsch F. Werkf. Marburg.
Mühlbeck A. Revid. Wien.
Mühln St. Assist. Krakau.
Mühlrad J. Ing. Jaslo.
Müldner J. Unt.-Beamt. Wien.
Mule J. Stat.-Vorst. Grosslupp.
Müller A. Revid. Nimburg.
Müller A. Stat.-Chef, Gaya.
Müller A. Revid. Linz.
Müller Ch. Beamt. Kreibitz-Teichstadt.
Müller F. Assist. Mödling.
Müller F. Bahnm. Pontafel.
Müller G. Assist. Villach.
Müller G. Beamt. Prag.
Müller G. Stat.-Vorst. Weipert.
Müller H. Beamt. Teschen.
Müller J. Beamt. Budapest.
Müller J. Loc.-Führ. Olmütz.
Müller J. Maschinist Rzeszów.
Müller J. Loc.-Führ. Reichenberg.
Müller J. Insp. Wien.
Müller J. Buchhdlg. Amsterdam.
Müller K. Ing. Mödling.
Müller W. Stat.-Gehilfe, Lemberg.
Müller-Hörnstein Baron M. Hauptm. i. Res. Blisowa.
Müllner C. Bremser, Znaim.
Müllner J. Loc.-Führ. Oswięcim.
Mümmler G. A. Ob.-Offic. Wien.
Münch H. Stat.-Vorst. Leneschitz.
Munk L. Ob.-Ing. Görz.
Murr K. Heizh.-Chef, Mürzzuschlag.
Musil A. Verl.-Aufs. Čelakovice.
Musil F. Loc.-Heiz. Trautenau.
Musy J. Insp. Wien.
Musyl E. Beamt. Lieben.
Mutschlechner J. Ob.-Ing. Graz.
Muzikář J. Assist. Staab.
Myslivec Th. Adj. Pilsen.

Nachbauer J. Assist. Zdiretz-Kreuzberg.
Nadachowski A. Ing. Ebensee.
Nadel I. Ing. Wien.
Nadler K. Beamt. Wien.
Naeher v. Frickthal O. Insp. Wien.
Nafe J. Buchhdlg. Nikolsburg.
Nagel B. Nachf. Buchhdlg. Budapest. [2 Expl.]
Nagel O. jr. Buchhdlg. Budapest.
Nagher G. Assist. Graz.
Nagl A. Beamt. Wien.
Nagl A. Assist. Leobersdorf.
Nagl L. Revid. Villach.
Naglschmidt J. Manip.-Cond. Glandorf.
Nagy L. Ing.-Assist. Budapest.
Napravnik G. Adj. Budweis.
Nausa F. Ob.-Revid. Wien.
Navratil A. Telegraph. Prerau.
Navratil F. Magaz. Chotěboř.
Navratil J. Telegraph. Wien.
Nawratil F. Stat.-Vorst. Rakonitz.
Nawratil W. Beamt. Wien.
Nazarewicz M. Adj. Lemberg.
Nebesky F. Ob.-Ing. Wien.
Nebesky F. Stat.-Chef, Praskowitz.
Neblinger E. Insp. Wien.
Neblinger K. Insp. Wien.
Neblinger J. Ob.-Insp. Wien.
Nebois J. Assist. Wien.
Nečesany Ae. Betr.-Asp. Hostiwitz.
Nechi A. Offic. Schönbrunn.
Nechleba J. Ing.-Adj. Laun.
Nedoschill J. Ob.-Offic. Klagenfurt.
Nedwied A. Insp. Stat.-Chef, Graz.
Neidhart J. Verk.-Adj. Banjaluka.
Neiger I. Ing.-Adj. Czernowitz.
Neiser F. Stat.-Aufs. Všetat-Privor.
Neisser H. Internat. Transp. Brünn.
Nejedlý J. Stat.-Vorst. Předmeřitz.
Nejepša R. Bahnaufs. Duby.
Nemec A. Offic. Bozen.
Němec P. Loc.-Führ. Neuern.
Nerad G. k. u. k. Lieut. Budweis.
Neronowicz L. R. v. Krosno.
Nesnera P. Buchhdlg. Jungbunzlau. [2 Expl.]
Nestel J. v. Insp. Brünn.
Nester C. Loc.-Führ. Trautenau.
Netolička L. Beamt. Stauding.
Netoušek A. Assist. Časlau.
Nettwall R. Beamt. Prag.
Neubauer A. Ing. Waidhofen a. Y.
Neubauer E. Beamt. Jablunkau.
Neubauer F. B.-E.-Sect.-Vorst. Rudolfswert.
Neubauer H. Ing.-Adj. Wien.
Neubauer M. Stat.-Chef, Semmering.
Neudeck E. Loc.-Führ. Mähr.-Weisskirchen.
Neudorff L. Telegr.-Offic. Jungbunzlau.
Neuer L. Ing.-Adj. Trautenau.
Neufeldt C. Präsident der Wr. N. Lokom. Fabr. Wien. [K.-A.]
Neugebauer G. k. u. k. Hofbuchhdlg. Prag. [4 Expl.]
Neugebauer R. Ing.-Adj. Innsbruck.
Neuhauser F. Beamt. Wien.
Neuhauser F. Ob.-Offic. Wien.
Neuhauser J. Stat.-Leit. Kremsmünster.
Neuhauser Th. Hilfsbeamt. Aussig.
Neuhauser W. Stat.-Exped. Holobkau.
Neuhoff St. Ing. Jaroslau.
Neulreich A. Adj. Gloggnitz.
Neumann F. Offic. Oświęcim.
Neumann J. Stat.-Aufs. Trnowan.
Neumann J. Ob.-Ing. Prag.
Neumann K. Revid. Tarnopol.
Neumann R. Assist. Wien.
Neumann W. Stat.-Chef, Velden.
Neumann W. Loc.-Führ. Tetschen.
Neusiedler A. G. f. Papier-Fabrikation, Wien. [K.-A.]
Neusser F. Stat.-Chef, Innichen.
Neutwich A. Ing.-Assist. Sulkow.
Nevadba H. Loc.-Führ. Nusle.
Newald H. Cassier, Waidhofen a. Y.
Newerly F. Magaz. Krzeszowice.
Nickl C. Stat.-Chef, Wekelsdorf.
Niederegger R. Assist. Salzburg.
Niederländer J. Kanzl. Dolnja-Tuzla.
Niederle J. Loc.-Führ. Iglau.
Niedzielsky J. Concip. N.-Sandec.
Niemand J. Werkm. Wels.
Niemczyk F. Bahnm. Bukaczowce.
Niemetz E. Ob.-Revid. Wien.
Niemetz W. Contr. Wien.
Niklitschek A. Streck.-Chef, Prerau.
Nikorowicz A. Loc.-Führ. Kimpolung.
Nilius H. Assist. Wien.
Nilius J. Dr. Insp. Wien.
Nimkiewicz S. Stat.-Exp. Konjica.
Nitecki V. Ing.-Adj. Sambor.
Nitra E. Ing. Krems a. D.
Nittel F. Assist. Hütteldorf-Hacking.
Nock K. Beamt. Altenmarkt a. Tr.
Noë E. Insp. Olmütz.
Noé K. Ob.-Contr. Félegyháza.
Noë C. Stat.-Chef, U.-Hradisch.
Noè C. Insp. Prag.
Noé L. Beamt. Lieben.
Noël C. Ob.-Ing. Wien.
Noha J. Stat.-Leit. Neu-Aigen-Stetteldorf.
Noll K. Assist. Spillern.
Norer M. Dr. Concip. Villach.
Nosek J. Stat.-Chef, Ala.
Notsch M. Streck.-Wächt. Bischoflack.
Nováček A. Werkführ. Kralnp.
Novák A. Beamt. Neusattl.
Novak C. Assist. Leoben.
Novak D. Mag.-Beamt. Wien.
Novák E. Ing.-Assist. Prag.
Novák F. Beamt. Butschowitz.
Novák F. Insp. Pilsen.
Novák F. Offic. Wischau.
Novák H. Loc.-Führ. Bubna.
Novák J. Bahnm. Roždalowitz.
Novosad V. Telegr.-Aufs. Banjaluka.
Novotný A. Stat.-Vorst. Blisowa.
Nowak A. Maschinist, Krakau.
Nowák A. Betr.-Leit. Stauding.
Nowak B. Stat.-Vorst. Langenlois.
Nowak F. Werkm. Jägerndorf.
Nowak F. Offic. Graz.
Nowak F. Beamt. Prag.
Nowak J. Ing. Dolnja-Tuzla.
Nowak J. Werkm. Marchegg.
Nowak J. Ob.-Offic. Zauchtel.
Nowak L. Bur.-Vorst.-Stellv. Wien.

Nowak M. Assist. Wr.-Neustadt.
Noworolski J. Loc.-Führ. Halicz.
Nowotny C. Contr. Sarajevo.
Nowotný J. Assist. Nusle.
Nowotny J. Offic. Wien.
Nowy F. Assist. Weidlingau-Hadersdorf.
Nürnberger M. Ob.-Offic. Wien.
Nüssler L. Buchhdlg. Leoben. [2 Expl.]
Nydegger u. Baumgart, Buchhdg. Bern.

Oberlohr I. Revid. Jedlesee.
Obich v. Turnstein A. Insp. Prag.
Obraczay G. Adj. Krakau.
Obrecht J. Ob.-Ing. Graz.
Obrecht V. Offic. N.-Sandec.
Obruschka K. Ing.-Adj. Olmütz.
Odháněl A. Assist. Mauthausen.
Odpadlik J. Loc.-Führ. Dolač.
Oehm F. Buchh. Prag.
Oelberg C. v. Adj. Mödling.
Oertl E. Stat.-Vorst. Oberleutensdorf.
Oertl J. Beamt. Simmering.
Oesterreicher C. Centr.-Insp. Czernowitz.
Ofenheim & Cie. Grossindustr. Wien [K.-A.]
Offic.-Bibl. d. Eisenb.- u. Telegr.-Reg. Korneuburg.
Ogoreutz C. Assist. Bischoflack.
Ogrodziński A. Ing. Lemberg.
Öhlenberg Ph. Ing. Lemberg.
Ohman C. Bahnm. Steinbrück.
Ohnheiser F. Beamt. Uhersko.
Okornicki V. Werkm. Krakau.
Onitiu V. Beamt. Szegedin.
Onuleak A. Bahnm. Hadikfalva.
Orelli H. v. Ob.-Ing. Wien.
Orleth J. Ing. Wien.
Orletz C. Loc.-Führ. Kienberg-Gaming.
Orlitzky J. Offic. Innsbruck.
Ornstein A. Stat.-Vorst. Petersdorf-Ullersdorf.
Oroszy K. Assist. Steinbrück.
Ortmann J. Stat.-Vorst. Obernitz.
Ortner A. Offic. Köflach.
Ortner A. Assist. Wolfsberg.
Ortner F. Stat.-Vorst. Grossreifling.
Osadca N. Adj. Stanislau.
Osana J. k. u. k. Hauptm. Korneuburg.
Osner J. Insp. Brünn.
Ostermann H. Ob.-Ing. Linz.
Ostheim Alb. Ritter v. k. k. Hofrath, Wien. [K.-A.]
Ostravsky P. Beamt. Meran.
Oswald A. Ob.-Ing. Wien.
Oszwald F. Assist. Vöslau.
Ott A. Edl. v. Stat.-Vorst. Renč.
Ott A. Stat.-Vorst. Kremsmünster.
Ott J. v. Ing. Wien.
Ott J. Baron v. Stat.-Chef, Krieglach.
Ott O. Ob.-Offic. Stauding.
Ottawa J. Ing. Neubidschow.
Ottinger A. Contr. Nimburg.
Otto C. Ob.-Ing. Wien.
Otto L. Ing.-Adj. Pilsen.
Ozlberger F. Revid. Gmünd.
Ożog C. Dr. Insp. Krakau.

Paar J. Insp. Wien.
Pabel F. Kanzl. M.-Schönberg.
Pabeschitz M. Contr. Wien.
Pabst A. Ob.-Revis. Prag.
Pačes W. Stat.-Vorst. Osseg-Riesenberg.
Pachenigg O. Zugsf. Vordernberg.
Pacher F. Stat.-Vorst. Pohl.
Pachowsky L. Stat.-Aufs. Zliv.
Paczofsky E. Adj. Kufstein.
Paczofsky J. Offic. Innsbruck.
Pajączkowsky C. R. v. Ing. Lemberg.
Pająk C. Ing. Stanislau.
Pajer J. Insp. Wien.
Palásthy A. Insp. Budapest.
Palla A. Reg.-Rath u. Bahndir. Prag.
Pallasmann C. Betr.-Leit. Cervignano.
Pallavicini Alex. Markgraf Durchl. Wien. [K.-A.]
Pallik A. Loc.-Führ. Divača.
Palu C. Assist. S. Michele.
Palušinski Offic. Krakau.
Pammer F. Kanzl. Linz.
Panić C. Hilfsbeamt. Dervent.
Pany K. Ob.-Ing. Hainfeld.
Papäuschek R. Buchhdlg. M.-Ostrau.

Paral W. Loc.-Führ. Prag.
Paravicini Th. Ing. Olmütz.
Paravicini W. Ing. Hieflau.
Parente de M. Ing.-Adj. Triest.
Pariczek F. Mag.-Geh. Patzau.
Parlesak J. Beamt. Pećek.
Parsche F. Beamt. D.-Kralup.
Partsch J. Hilfsbeamt. Josefstadt-Jaromeř.
Paschek F. Assist. Wr.-Neustadt.
Paschola R. Loc.-Führ. Dzieditz.
Pasker A. Offic. Wien.
Pastor R. Beamt. Neutitschein.
Passini L. Ob.-Offic. Wien.
Passy F. J. Adj. Villach.
Paszcza K. Techn. Hochsch. Lemberg.
Patelski F. Ob.-Ing. Krakau.
Patera J. Beamt. Kladno.
Patsch L. Beamt. Tetschen.
Patzelt J. Ob. Revis. Wien.
Patzl A. Revid. Wien.
Paul A. Beamt. Karolinenthal.
Paul A. Ob.-Insp. Wien.
Paul K. Mag.-Dien. Rakonitz.
Pauli F. Beamt. B.-Trübau.
Pauli F. Ob.-Ing. Salzburg.
Pauli K. Ob.-Revid. Krakau.
Paulowicz D. Bahnm. Monasterzyska.
Pavelka J. Loc.-Führ. Reichenberg.
Pavelka K. Ing.-Adj. Wien.
Pavelka V. Stat.-Vorst. Eulau.
Pawelka J. Weichenwächt. Grulich.
Pawlaczky A. Contr. Wien.
Pawlowski L. Ing. Stanislau.
Payer F. Ing. Josefstadt.
Payer S. Assist. Wien.
Pechel F. Buchhdlg. Graz.
Peiker A. Loc.-Führ. Bischofshofen.
Peiper M. Verk.-Assist. Geiersberg.
Peissl P. Stat.-Geh. Weiz.
Pek H. Loc.-Führ. Bubna.
Pelhřimovsky R. v. Greifenfels E. Beamt. Opočno.
Pelikan G. Ob.-Ing. Chotzen.
Pelikan J. Beamt. Schönlinde.
Peller J. Stat.-Vorst. Summerau.
Pelnař A. Insp. Wien.
Peltz J. Ob.-Ing. Borszczów.
Pelz J. Stat.-Leit. Siluwka.
Pelzbauer K. Assist. Hieflau.
Pengg J. Adj. Wien.
Penka F. Stat. Vorst. Pilnikau.
Pereira Heinr. Freih. v. Wien. [K.-A.]
Peretti A. v. Offic. Ala.
Pergelt K. Ing. Teplitz.
Perhauc F. Loc.-Führ. Divača.
Perhinek C. Stat.-Geh. Canfanaro.
Perin B. v. Offic. Oderberg.
Perišić A. Assist. Fürstenfeld.
Perko V. Ob.-Ing. Wien.
Perles M. Sorts.-Buchhdlg. Wien.
Perner F. Reg.-Rath, Wien.
Perner J. Ob.-Insp. Budapest.
Pernerstorfer J. Bahnwächt. Freistadt.
Persein A. Insp. Wien.
Perutz H. Assist. Matzleinsdorf.
Perwein F. Adj. Innsbruck.
Pešaut F. Revid. Prag.
Peschka J. Kanzl. Neuhaus.
Peschka O. Ing. Wien.
Peška J. Bahnm. Neupaka.
Petak F. Ob.-Ing. Floridsdorf.
Petek A. Stat.-Leit. Schönstein.
Petek J. Stat.-Vorst. Sachsenfeld.
Peter J. Ing. Wien.
Peter C. Stat.-Vorst. Všetat-Přivor.
Peternell Th. Adj. Wien.
Peterzilka C. J. Beamt. Wien.
Petříček A. Assist. Hannsdorf.
Petříček J. Ing.-Adj. Schärding.
Petrich C. Ob.-Ing. M.-Ostrau.
Petrini A. comm. Ref. Wien.
Petrini H. Contr. Dombrau.
Petrossi A. Gen.-Dir.-Rath, Wien.
Petržela J. Stat.-Vorst. Staab.
Petrželka F. Ing. M.-Ostrau.
Petržilka E. Stat.-Vorst. Battelau.
Petschacher L. Baurath, Wien.
Petschnig E. Ob.-Revid. Wien.
Petzelt J. Stat.-Chef, Grussbach.
Petzlmann E. Offic. M.-Ostrau.
Petzoch A. Rechn.-Assist. Banjaluka.
Peyrer F. Direct. Steyr.
Pfaff C. Telegraph. Pontafel.
Pfannerer N. Stat.-Vorst. Auschitz.

Pfanzay S. Stat.-Aufs. Kl.-Reifling.
Pfeffer A. Beamt. Wien.
Pfeffer E. Centr.-Insp. Prag.
Pfefferer A. Dr. Concip. Wien.
Pfeiffer G. Ob.-Ing. Wien.
Pfeiffer K. Assist. Wien.
Pfeiffer M. Ob.-Revid. Villach.
Pfeiffer V. Strecken-Vorst. Krasna.
Pfeil J. Heizh.-Vorst. Karlsbad.
Pfersmann v. Eichthal L. Ob.-Revid. Wien.
Pfeuffer F. Ob.-Ing. Wien.
Pfinn J. Ing. Budapest.
Pfingstl F. Offic. Görz.
Pflanzl F. Revid. Linz.
Pflügl C. v. Adj. Wien.
Philipp F. J. Tarif-Refer. Szegedin.
Philips L. Werkst.-Chef, Linz.
Philipsky H. Assist. Mürzzuschlag.
Piasecki L. R. v. Adj. Lemberg.
Piasecki W. Revid. Krakau.
Piazza E. Ing. Triest.
Piber R. Adj. Wien.
Piber R. Insp. Wien.
Piccinini P. Beamt. Straža.
Pichler A. Loc.-Führ. Lemberg.
Pichler E. v. Deeben E. Secret. Wien.
Pichler F. Assist. Vitis.
Pichler, H. Stat.-Exp. Donawitz.
Pichler J. Werkf. Kralup a. M.
Pichler R. v. M. Dr. Minist.-Vice-Secret. Wien.
Pichler R. v. M. Sect.-Chef, Wien.
Pichorner J. Stat.-Aufs. Mautern.
Pick M. Domän.-Pächt. Smidar.
Pick P. Stat.-Vorst. Schwadowitz-Eipel.
Pierus R. Ing. Wien.
Piffl E. Mat.-H.-M.-Chef, Prag.
Pihera C. k. u. k. Ob. Lieut. Wien.
Pikal C. Stat.-Leit. Wraž-St. Johann.
Pikart A. Loc.-Führ. Prag.
Pilewski E. Ing. Krakau.
Piller L. Beamt. Wien.
Pillwein J. Beamt. Wien.
Pilny J. Verk.-Adj. Banjaluka.
Pils F. Stat.-Vorst. Göllersdorf.
Pilz A. Ing. Pilsen.
Pilz E. Insp. Prag.
Piotrowski J. Mag.Wärt. Stanislau.
Pirich V. Assist. Taxenbach.
Piringer J. Expeditor, Floridsdorf.
Pirner V. Stat.-Vorst. Königshof.
Pirogowski K. Loc.-Führ. Lemberg.
Pirozynski K. Stat.-Aufs. Nowosielce-Gniewosz.
Pirschle A. Assist. Linz.
Pisarski C. L. Bahnamts-Vorst. Jedlicze.
Pischa F. Rechn.-Assist. Banjaluka.
Pischinger P. Exped. Wien.
Pischitz G. Mag.-Aufs. Linz.
Pischmacht J. Bahnm. Dolnja-Tuzla.
Pisecker C. Adj. Wien.
Piskar F. Offic. Triest.
Pisker H. Ob.-Ing. Ebensee.
Pithart J. Adj. Prag.
Pitta W. Offic. Pilsen.
Pittner I. Cassier, Schlan.
Piwon E. Adj. Spital. [K.-A.]
Plach A. Loc.-Führ. Czernowitz.
Plachetzký C. Beamt. Prag.
Plachy Ch. Loc.-Führ. Pilsen.
Plachy G. Loc.-Führ. Prag.
Plattner G. Loc.-Führ. Ebensee.
Platzer H. Stat.-Vorst. Waidhofen a. Y.
Platzer J. Loc.-Führ. Budweis.
Plechinger A. Stat.-Vorst. Bratz.
Plechowski C. Ob.-Ing. Stanislau.
Pleschner Ph. Stat.-Vorst. Troppau.
Pleticha F. Ob.-Ing. Weseli a. L.
Pliml W. Beamt. Hostiwitz.
Plöbst A. Edl. v. Adj. Gleisdorf.
Ploth A. Assist. Villach.
Pluhař J. Hilfsbeamt. Prag.
Plunder E. Stat.-Vorst. Marchtrenk.
Plunger J. Assist. Wien.
Plzensky St. Ing. Prag.
Poborák A. Stat.-Vorst. Usora.
Pöchmann A. Zugsf. Linz.
Podgórski Th. Stat.-Vorst. Chryplin.
Podhagsky J. Edl. v. Kaschauberg, Ob.-Ing. Mödling.
Podhajský A. k. u. k. Hauptm. Wien.
Podjus O. Stat.-Vorst. Černosek.
Podlaszecki E. Kanzl. Stanislau.

Podlewski F. R. v. Dr. Minist.-Concip. Wien.
Podlipský C. Assist. Smichow.
Podrazky A. Adj. Krakau.
Podvarnik J. Loc.-Führ. Laibach.
Podzymek F. Beamt. Stadlau.
Pohl A. Schlosser, Laibach.
Pohl J. Rechngs.-Offic. Wien.
Pohl R. Dr. Concip. Wien.
Pohle K. Beamt. Wien.
Pohlidal H. Dr. Secret. Wien.
Pohlmeyer C. Ob.-Offic. Liesing.
Pohnert A. Adj. Leobersdorf.
Pokorný A. Loc.-Führ. Bubna.
Pokorny C. Ob.-Ing. Linz.
Pokorny F. Ob.-Insp. Wien.
Pokorny G. gepr. Heiz. Bosn.-Brod.
Pokorny H. E. v. Ob.-Ing. Beneschau.
Pokorny Th. Assist. Pilsen.
Polaczek A. Insp. Komotau.
Polatschek H. Beamt. Pohl.
Polak F. Offic. Budweis.
Poleschensky J. Direct. Budapest.
Pollack Th. Dr. Minist.-Vice-Secret. Wien.
Pollak A. Ing. Olbersdorf.
Pollak C. G. Assist. Fohnsdorf.
Pollak E. Adj. Lemberg.
Pollak F. Concip. Wien.
Pollak H. Ing. M.-Schönberg.
Pollak M. Stat.-Vorst. Niźniów.
Pollak M. Ing. Laibach.
Pollak L. Stat.-Vorst. Hohenbruck.
Pollák L. Insp. Klausenburg.
Pollak S. Pappenfabr. Gilschwitz [K.-A.]
Pollak D. R. & Söhne Wien. [K.-A.]
Pollatschek K. Beamt. Komotau.
Pollatschek S. Stat.-Vorst. Kimpolung.
Polley J. Assist. Triest.
Pölleritzer F. Stat.-Vorst. Vöslau.
Pollini R. Assist. Trient.
Pöltl T. R. v. Stat.-Chef, St. Michele.
Pölz J. Stat.-Geh. Feldbach.
Polzer A. Beamt. Wien.
Polzer E. Bahn-A.-Vorst. Eger.
Polzer M. Beamt. Wien.
Ponger Ph. Ob.-Insp. Budapest.
Pony J. Loc.-Führ. Lemberg.
Popelka A. Assist. Wien.
Popovits J. Streck.-Vorst. Laa a. Th.
Popovits P. Beamt. Szegedin.
Popp P. Stat.-Vorst. Scheibbs.
Poppelbaum k.u.k. Hof-Schriftgiesserei, Wien. [K.-A.]
Popper A. Ing. Dervent.
Popper Baron Al. Wien [K.-A.]
Popper E. Hilfsbeamt. Bruck a. L.
Porndorfer I. Ob.-Insp. Wien.
Porstendörfer L. Stat.-Vorst. Krems b. Graz.
Portele A. Assist. Habendorf.
Portele J. Loc.-Führ. Bubna.
Porubszky R. Assist. Wien.
Poerzler E. Buchhdlg. Teplitz. [2 Expl.]
Posch F. Assist. Kgl. Weinberge.
Posch F. Ob.-Ing. Marburg.
Posch L. Ob.-Offic. Wien.
Pöschko F. Bahnm. Kotorsko.
Pöschl St. Werkm. Landeck.
Posner J. Stat.-Vorst. St. Johann.
Pospichal Th. Stat.-Vorst. Weyer.
Pospischil J. Ob.-Offic. Reichenberg.
Pospišil J. Loc.-Heiz. Trautenau.
Posselt E. Stat.-Vorst. Böheimkirchen.
Posselt W. Loc.-Führ. Reichenberg.
Possinger F. Offic. Tarnów.
Post A. Insp. Prag.
Postawka L. Revid. Wien.
Postl V. Ob.-Ing. Selzthal.
Potisek L. Loc.-Führ. Mürzzuschlag.
Potoschnig J. Adj. Wien.
Povolny E. v. A. k. u. k. Oberlieut. Korneuburg.
Powischer C. Stat.-Vorst. Pram.
Powondra F. Ob.-Revid. Innsbruck.
Prachař E. Loc.-Führ. Oswięcim.
Prachtel R. v. Morawiański P. Ing.-Adj. Stanislau.
Prack C. Stat.-Chef, Schwaz.
Prade R. Ob.-Offic. Reichenberg.
Praedica E. Assist. Wildon.
Prager Eisen-Ind.-Ges. Wien. [K.-A.]
Prahács J. Insp. Budapest.
Praibis W. Stat.-Aufs. Osseg-Riesenberg.

Pranter M. Sect.-Ing. St. Peter.
Prasch A. Offic. Graz.
Prasch H. Ing. Wien.
Praschniker L. Ob.-Ing. Graz.
Prask J. Assist. Osseg.
Prážák J. Ob.-Ing. Prag.
Prchal Th. Beamt. Brünn.
Preclik A. Ing. Wien.
Preidel A. Beamt. Wien.
Preidl F. Assist. Leitmeritz.
Preisinger E. Stat.-Chef, Vilpian.
Preissler F. Ob.-Ing. Neustadt a. M.
Preitner C. Adj. Linz.
Prell A. Assist. Tetschen.
Premrou L. Ob.-Offic. Görz.
Presker H. Stat.-Vorst. Ratschach.
Presser J. Bahnm. Kronau.
Presslmayer R. techn. Adj. Floridsdorf.
Prettner A. Loc.-Führ. Divača.
Pretschner K. Adj. Wien.
Pretzner K. Streck.-Vorst. Friedek.
Prichystal K. Stat.-Vorst. Greiffenburg.
Priesner A. Assist. Linz.
Přikryl M. Diurn. Sarajevo.
Prini G. Dr. Hofrath, Wien.
Prinz E. Ob.-Revid. Villach.
Prochaska L. Stat.-Vorst. Weleslawin.
Procházka J. Stat.-Vorst. Holoubkau.
Prochazka M. Ob.-Ing. Frankenmarkt.
Prochazka W. Ob.-Revid. Weinberge.
Prokesch A. Ing. Wien.
Prömmel C. Stat.-Chef, Hetzendorf.
Prossnitz O. Beamt. Wien.
Prossy E. Ob.-Insp. Wien.
Provasi F. Contr. Sarajevo.
Prucha J. Werkm. Wien.
Prucha L. Beamt. Wien.
Prušák J. Stat.-Vorst. Strakonitz
Pruschak J. Magaz. Gr.-Meseritsch.
Prutzek J. Revid. Linz.
Przystajko J. Fracht.-Cass. Krasne.
Psary-Psarsky R. v. C. Insp. Tarnopol.
Pschertner J. Loc.-Führ. Trautenau.
Psota A. Adj. Jägerndorf.
Ptak W. Assist. Pilsen.
Puchmayr A. Ing. Linz.
Puchta C. Stat.-Exped. Doboj.
Puchta M. Exped. Wien.
Puchyř J. Loc.-Führ. Hainfeld.
Puck J. Mag.-Meist. Wien.
Pudil V. Ob.-Offic. Wien.
Pühringer F. Assist. Wlkanetsch.
Pühringer R. k. u. k. Lieut. Korneuburg.
Punzelt J. Assist. Lambach.
Pupovac M. Adj. Wien.
Purgay A. Hilfsbeamt. Villach.
Purner L. Offic. Innsbruck.
Pusch A. Beamt. Hohenstadt.
Puttkammer u. Mühlbrecht Buchhdlg. Berlin. [2 Expl.]
Putschner E. v. Beamt. Kemmelbach.
Putz J. Assist. Hallein.
Puxkandl A. Asp. Tarvis.
Puzdrowski K. R. v. Insp. Lemberg.

Quadratstein J. Adj. Krakau.
Quarthal L. Ob.-Offic. Wr.-Neustadt.
Quenot E. Stat.-Chef, Mixnitz.
Questl A. v. Insp. Teplitz.
Questl K. Stat.-Exped. Donawitz.

Raab J. Loc.-Führ. Zistersdorf.
Raab L. Assist. Innsbruck.
Rabas Th. Stat.-Vorst. Časlau.
Rabas W. Adj. Moldau.
Rabitsch M. Stat.-Leit. Waltersdorf.
Racz A. Offic. Wien.
Radelić St. Partieführ. Dolnja-Tuzla.
Radl R. Diurn. Prerau.
Rafael M. Ing. u. Betriebsl. Wien. [K.-A.]
Raffalovich A. v. Corresp. Paris.
Raffelsberger R. Assist. Wien.
Raffmann M. Ing.-Adj. Innsbruck.
Railich K. Beamt. Brünn.
Rajský C. Assist. Wien.
Ramdohr'sche Buchhdlg. Brauschweig.
Ranftl J. Ob.-Heizer, Simbach.
Rappaport M. Ob.-Ing. Jaroslau.
Rarrel Alfr. Ritt. v. Stat.-Vorst. St. Egydi a N. [K.-A.]
Rarogiewicz H. Loc.-Führ. Stanislau.
Rarogiewicz L. Werkm. Stanislau.
Rašin W. Assist. Poděbrad.

Raschka K. Buchhdlg. Tarnów.
Rasp C. Assist. Amstetten.
Rasper E. Cass. Wichstadtl-Lichtenau.
Raspi L. Beamt. Wien.
Rath M. Buchhdlg. Budapest.
Ráth P. Gen.-Direct. Budapest.
Rathausky E. Lehrer, Eger.
Rätsch A. Bahnm. Dervent.
Ratzka R. Stat.-Vorst. Dalaas.
Raubiczek F. Unt.-Beamt. Skalitz-Boskowitz.
Rauch E. Assist. Wien.
Rauch F. Loc.-Führ. Lemberg.
Raunegger F. Asp. Villach.
Rayl W. Reg.-Rath, Wien.
Raymond M. v. Adj. Wien.
Rebec F. Stat.-Exped. Matuglie-Abbazia.
Rebolj H. Stat.-Aufs. Laibach.
Rechnitzer L. Gen.-Direktor-Stellv. Wien [K.-A.]
Reček J. Rechn.-Chef, Wien.
Reck C. Adj. Wien.
Reck L. Adj. Wien.
Reckziegel J. Bahnm. Tannwald.
Redl F. Revid. Krakau.
Redl M. Adj. Lemberg.
Redl O. Adj. Lemberg.
Redlich & Berger Brüder Wien. [K.-A.]
Regelsberg H. Heizh.-Beamt. Üszög.
Regensdorfer O. Insp. Wien.
Regenstreif J. Dr. Concip. Wien.
Reghem C. Insp. Wien.
Řehák A. Heizhausl. Prag.
Řehák J. Loc.-Führ. Tabor.
Rehfeld'sche E. Buchhdlg. Posen.
Rehm W. Adj. Wien.
Reiber V. Ob.-Insp. Wien.
Reich F. Stat.-Meist. Trieben.
Reich I. Ing. Neubidschow.
Reich J. Stat.-Vorst. Trübenwasser.
Reich M. Ing. Wien.
Reich S. & Comp. Wien. [K.-A.]
Reichart I. Ob.-Insp. Wien.
Reichel L. Ob.-Offiz. Wien. [K.-A.]
Reichel O. Assist. Wien.
Reichel R. Insp. Brünn.
Reichl C. Contr. Wien.
Reichl C. Unt.-Loc.-Führ. Eger.
Reichl F. Stat.-Exped. Gloggnitz.
Reichmann W. Loc.-Führ. Olmütz.
Reif E. Stat.-Vorst. Littitz-Werk.
Reiff A. Loc.-Führ. Iglau.
Reil A. Beamt. Bakow.
Reinberger J. Ob.-Ing. Wien.
Reindl R. Beamt. Peček.
Reiner S. Stat.-Leit. Kl.-Neusiedl.
Reinhart J. Commissär, Wien.
Reinisch F. Revid. Wien.
Reinisch O. Stat.-Aufs. Weiz.
Reinöhl F. v. Stat.-Vorst. Komotau.
Reinold C. Ing. Wien.
Reinwart A. Buchhdlg. Prag.
Reischig F. Stat.-Vorst. Frauenberg.
Reisenbichler J. Loc.-Führ. Ebensee.
Reisinger L. Stat.-Vorst. Tarvis.
Reiss J. Bahnm. B.-Skalitz.
Reiter H. Beamt. Wien.
Reithaus H. Revid. Wien.
Reitler E. Ing. Wien.
Reitterer A. Beamt. Wien.
Rejholec J. Ing.-Adj. Kgl. Weinberge.
Rejthar R. Loc.-Heiz. Trautenau.
Rekucki J. Stat.-Vorst. Nadbrzezie.
Řemenář F. Bauuntern. Theresienstadt.
Remeš W. Offic. Matzleinsdorf.
Remschmidt L. Adj. Graz.
Renger K. Stat.-Vorst. Liboch.
Renzenberg V. R. v. Ob.-Insp. Lemberg.
Reppa F. Kanzl. Judenburg.
Repeschitz A. Assist. Saalfelden.
Reps F. Adj. Gmünd.
Resch E. Beamt. Wien.
Resch G. Wien.
Resch O. Stat.-Exped. Herpelje-Kozina.
Reseck F. k. u. k. Oberlieut. Hainburg.
Rešič F. Offic. Triest.
Reska J. Offic. Wien.
Rettich J. Insp. Villach.
Reusch L. Ing. Leitmeritz.
Reyl J. Unt.-Beamt. Bedihost.
Režáč R. Stat.-Vorst. Teplitz-Schlossgarten.

Rezka M. Beamt. Brünn. [K.-A.]
Rhomberg R. Concip. Radstadt.
Richers H. Ob.-Revid. Wien.
Richter E. Ob.-Offic. Prag.
Richter E. Assist. Settenz.
Richter F. Ing. Eleonorenheim.
Richter J. Insp. Wien.
Richter J. Assist. Wien.
Richter J. Insp. Wr.-Neustadt.
Richter J. Beamt. Maria-Enzersdorf.
Richter R. Stat.-Leit. Brückl.
Richter R. Telegraph. Triebschitz.
Rick W. Ob.-Offic. Wien.
Ricker K. L. Buchhdlg. St. Petersburg. [5 Expl.]
Rie H. Dr. Concip. Prag.
Riebler G. Loc.-Führ. Ebensee.
Rieck J. Block.-Dien. Penzing.
Riedel A. Assist. Floridsdorf.
Riedel R. Ing.-Adj. Carlsbad.
Rieder E. Beamt. Szegedin.
Rieder G. Ing. Wien.
Riediger A. Assist. M.-Schönberg.
Riedl A. Adj. Hütteldorf.
Riedl v. R. B. Revid. Wien.
Riedl C. Ing. Pardubitz.
Riedl H. Beamt. Wien.
Riedl J. Revis. Prag.
Riedl W. Loc.-Heiz. Iglau.
Riedmayer E. Ob.-Offic. Innsbruck.
Rieger A. Loc.-Führ. Braunau.
Riesenfeld E. Dr. Concip. Wien.
Řiha C. Ob.-Ing. Neuhaus.
Řiha F. Stat.-Aufs. Neuern.
Řiha P. Beamt. Wien.
Rihošek J. Ing. Wien.
Rilly K. Adj. Wien.
Rimböck K. Reg.-Rath, Wien.
Rinagl E. Assist. Wien.
Rindskopf Ph. Gen.-Insp. Budapest.
Rinesch J. Streck.-Vorst. Jungbunzlau.
Ripka Ph. Streck.-Chef-Stellv. Böhm.-Brod.
Rischanek F. Beamt. Chotzen.
Rischawi A. Stat.-Exped. Liesing.
Rischling J. Diurn. Aussig.
Rissner M. Ob.-Contr. Wien.
Ritschel A. Ob.-Contr. Banjaluka.
Ritschel A. Magaz. Sarajevo.
Ritschel J. Beamt. Aussig.
Ritschl G. Ing. Wien. [K.-A.]
Ritter C. Beamt. Wien.
Ritter M. Schlosser, Mürzzuschlag.
Rivnáč F. Buchhdlg. Prag. [4 Expl.]
Robausch A. Offic. Bregenz.
Robitschek J. Ing.-Adj. Pilsen.
Rochlitzer J. Direkt. d. Graz-Köfl.-Eisenb. Graz. [K.-A.]
Rockenschaub K. Adj. Passau.
Röckl A. Reisend. Klosterneuburg.
Rodek A. Adj. Wien.
Röder R. Mag.-Aufs. Hainfeld.
Röder W. Loc.-Führ. Olmütz.
Rödhammer J. Kasernwächt. Kl.-Reifling.
Rodler W. Insp. Wien.
Rödl J. Loc.-Führ. Simbach.
Roesser A. Mat.-Mag.-Chef, Brünn.
Röggl J. Revid. Wien.
Röggl I. Unt.-Beamt. Bozen.
Rohleder A. Stat.-Leit. Reckowitz.
Rohlena J. Revid. Wien.
Rohlik A. Loc.-Führ. Bubna.
Rohoncz E. St.-V. D.-Vakuf. [K.-A.]
Röhrich C. Ing. Wien.
Röhrig J. Loc.-Führ. Gr.-Priesen.
Roich A. Adj. Spalato.
Rokoš J. Beamt. Prag.
Rolf J. Ing. Jungbunzlau.
Rollenz H. Assist. Linz.
Romanski B. Werkmeist. N.-Sandec.
Roller V. Gen.-Insp. Wien.
Römer A. Ob.-Ing. Czernowitz.
Römer J. Stat.-Vorst. Kienberg-Gaming.
Romer v. Chyszow Graf St. k. u. k. Kämmerer u. Min.-Secret. Wien.
Romovácek R. Brünn.
Roscher L. gepr. Heizer, Bosn.-Brod.
Roschkofsky H. Ing. Wien.
Rosen A. Adj. Wien.
Rosenberg L. Schloss.-Heiz. Lemberg.
Rosenberg H. Buchhdlg. Berlin.
Rosenberg u. Sellier, Buchhdlg. Turin.
Rosenberger H. Stat.-Exped. Wien.
Rosenfeld L. Ob.-Insp. Wien.
Rosenkranz J. Telegraph. Rossitz.
Rosenkranz J. Adj. Liebau.
Rosmann F. Stat.-Leit. Omarska.
Rosmann G. Adj. Triest.
Rosmany A. Werkm. Zadworze.
Rosmány F. Insp. Teplitz.
Rosner S. Ing. Brüx.
Rössler W. Assist. Sudoměřitz.
Roessler H. Buchhdlg. Gablonz. [2 Exp.]
Roštapil A. Telegr.-Contr. Brünn.
Roth J. k. u. k. Oberstlt. Pressburg.
Rothberger A. Verk.-Beamt. Prag.
Rother K. Ob.Insp. Innsbruck.
Rother M. Assist. Traismaner.
Rother O. Ob.-Ing. Villach.
Röthler R. Adj. Wien.
Rothschild Alb. Ans. Freih. v. Wien. [K.-A.]
Rott A. Ob.-Revid. Wien.
Rott E. v. Beamt.-Asp. Horaždowitz-Babin.
Rotter H. Beamt. Wien.
Rouland F. Beamt. Szegedin.
Rozehnal J. Revid. Olmütz.
Roziński P. Assist. St. Michael.
Roztočil K. Loc.-Führ. Bubna.
Różyczka J. Assist. Stanislau.
Rubeš J. Beamt. Josefsthal-Kosmanos.
Rubik J. Assist. Prag.
Rubin I. Ob.-Ing. Krakau.
Rubricius C. Beamt. Wien.
Ruby F. Assist. Wien.
Rücker E. Ing. Wien.
Rudel J. Magaz. Banjaluka.
Rudnicki Th. Ing. Krakau.
Rudolf J. Loc.-Führ. Chotzen.
Rudolff A. Ob.-Insp. Prag.
Rueskäfer F. Assist. Summerau.
Ruff R. v. A. Assist. Salzburg.
Ruff V. v. Beamt. Marchegg.
Rumpold J. Assist. Feldbach.
Rumpold J. Stat.-Leit. Rosenau.
Runa O. Beamt. B.-Trübau.
Runge O. Insp. Nusle.
Runt K. Assist. Prag.
Runza J. Werkm. Prag.
Rupp E. Ob.-Insp. i. P. Wien.
Rupp J. Werkm. Landeck.
Ruppert C. R. v. Ob.-Insp. Wien.
Rupprecht J. Ob.-Ing. Bärn.
Ruscher A. Heizhausl. Bruck a. L.
Russ A. Adj. Pilsen.
Russ Dr. V. Wien. [K.-A.]
Rusy F. Adj. Marburg.
Ruth L. Kaiserl. Rath Ob. Insp. Prag. [K.-A.]
Ruttner A. v. Stat.-Chef, Niederdorf.
Ruzička C. Telegraph. Znaim.
Ružička W. Assist. Pilsen.
Ružička L. Loc.-Führ. Bilin.
Ružitschka W. Ob.-Insp. Prag.
Ruziczka G. Mat.-Mag.-Vorst. Lemberg.
Rybak Th. Ob.-Ing. Lemberg.
Rybicki F. Ob.-Ing. Lemberg.
Rybicki St. R. v. kais. Rath, Insp. Wien.
Rychlewski J. Stat.-Vorst. Frysztak.
Rykr J. Revid. Nimburg.
Rylek J. Loc.-Führ. Bubna.
Ryšánek R. Loc.-Führ. Bubna.
Rziha A. Contr. Sarajevo.
Rziha E. Gew.-Insp. Innsbruck.
Rziha J. Offic. Sarajevo.

Saager F. Insp. Ruttka.
Saal E. Adj. Knittelfeld.
Saborsky E. Loc.-Führ. Bielitz.
Sachers H. k. u. k. Obltn. Korneuburg.
Sachsel C. Offic. Prag.
Sackmauer J. Revid. Pilsen.
Sádek J. Bahnm. Eisenbrod.
Sadek V. Ing. Wien.
Sadger S. Ing. Wien.
Safařik J. Loc.-Führ. Bubna.
Sager C. Stat.-Geh. Hermagor.
Sagner J. Stat.-Chef, B.-Brod.
Sahan M. Assist. Oswięcim.
Sajovitz A. Ob.-Offic. Bozen.
Sakař C. Adj. Taus.
Saliger J. Ob.-Ing. Wien. [K.-A.]
Saller A. Ing. Krakau.
Salomon E. Buchh. Prag.
Salomon W. Ing. Trautenau.
Salzer J. Stat.-Vorst. Canfanaro.
Samek J. Stat.-Vorst. Hořowitz.
Samitz J. Asstist. Glandorf.
Samitz J. Adj. Rottenmann.
Sampöck J. Stat.-Aufs. Weidlingau.
Samson u. Wallin Buchhdlg. Stockholm.
Sanderlý J. Assist. Laibach.
Sandhöfner A. Kanzl. Steyr.
Sandmann J. Stat.-Exped. Baern.
Sandner J. Ob.-Revis. Innsbruck.
Sandner J. Ob.-Ing. Wien.
Sandner J. Assist. Zeltweg.
Sanitz G. Klagenfurt.
Sanzin J. Ob.-Offic. Triest.
Sappert J. Ob.-Ing. Leobersdorf.
Sarnthein Otto Graf von k. k. Min. Vice-Secr. Wien. [K.-A.]
Sartory L. Assist. Krumnussbaum.
Salzinger O. Stat.-Aufs. Knittelfeld.
Sauberberg A. Ing. Chodowice.
Saulich E. Adj. Leoben.
Saurau F. Ing.-Adj. Hainfeld.
Sauser I. Loc.-Führ. Wels.
Sax E. Prof. Dr. Volosca.
Saexinger Th. techn. Assist. Franzensfeste.
Sbuelz R. Adj. Triest.
Scaglia F. Insp. Triest.
Scarpa A. Ob.-Ing. Nimburg.
Schabenbeck A. Wag.-Aufs. Drohobycz.
Schachner W. Assist. Linz.
Schadeloock Th. Handelsk.-Rath. Triest. [K.-A.]
Schäfer J. Beamt. Wien.
Schäffer A. Stat.-Vorst. Hirt.
Schäffer Fr. Sections-Rath, Wien. [K.-A.]
Schäffer J. Loc.-Führ. Wien.
Schaffer L. Beamt. Komotau.
Schaffer M. Adj. Triest.
Schäffl K. Bahnm. Lambach.
Schalda Z. Beamt. Schönpriesen.
Schall A. Telegr.-Contr. Wien.
Schaller R. Offic. Wien.
Schally R. Buchhdlg. Czernowitz.
Schamschula J. Ing.-Adj. Lemberg.
Schandera H. Assist. Chotěboř.
Scharl L. Insp. Wien.
Scharnböck F. X. Unt.-Beamt. Mostar.
Schätzl J. Adj. Wien.
Schauerhuber E. Contr. Wien.
Schaumann E. C. Adj. Wien.
Schebesta A. Beamt. Prag.
Schebesta F. Offic. Wien.
Schebesta J. Ob.-Ing. Prag.
Scheck G. Revid. Prag.
Schedy J. Ob.-Revid. Wien.
Scheer J. Stat.-Vorst. Thörl-Maglern.
Schefcsek St. Bahnaufs. Ivanjska.
Schefter J. Bahnm. Krieglach.
Scheiber A. Dr. Insp. Wien.
Scheinast J. Ob.-Offic. Wien.
Scheitlin's Nachf. Buchhdlg. St. Gallen.
Schelander K. Adj. Atzgersdorf-Mauer.
Schelbaum C. Insp. Wien.
Schelesinger E. Assist. Villach.
Schellander A. Conduct. Glandorf.
Schember C. & Söhne Wien. [K.-A.]
Schembera J. Revid. Villach.
Schenek O. Ob.-Ing. Prag.
Schenk F. Dr. Bahnarzt Vöslau.
Schenkendorf O. Assist. Mastig.
Scherber H. Assist. Wien.
Scherer A. Ob.-Ing. Roveredo.
Scheriau J. Stat.-Leit. Ossiach.
Scherl A. Assist. Villach.
Schertler J. Assist. Waidhofen a. Th.
Scherzinger C. Offic. Wien.
Scheurer A. Stat.-Chef, Vinkovce.
Schey v. Koromla P. Freih. v. Wien. [K.-A.]
Schiavuzzi D. Assist. Triest.
Schick F. Cassier, Melnik.
Schick L. Baurath, Wien.
Schidlo J. Stat.-Vorst. Königsberg-Mariakulm.
Schiedt F. Assist. Mödling.
Schiefermayer S. Stat.-Leit. Purgstall.
Schieferstein J. Zugsführ. Tarvis.
Schiel H. Loc.-Führ. Bosn.-Brod.
Schienenwalz-Werk d. Südb.-Ges. Graz.
Schierl J. Revid. Wien.
Schiessl J. Werkm. Linz.
Schiff F. Adj. Wien.
Schiff, Srpek & Cie. Wien. [K.-A.]
Schiffner C. Insp. Wien.
Schikut C. Loc.-Führ. Nusle.

Schiler E. Ob.-Ing. Villach.
Schiller A. Verk.-Assist. Bosn.-Brod.
Schiller A. Revid. Nimburg.
Schiller F. Loc.-Führ. Geiersberg.
Schiller F. Loc.-Führ. Komotau.
Schiller J. Assist. Waidhofen a. Y.
Schillerwein F. Assist. Wien.
Schilling R. Offic. Wien.
Schillinger W. Stat.-Leit. Fischamend.
Schimak H. Insp. Wien.
Schimek F. Loc.-Führ. Iglau.
Schimerling M. Ob.-Insp. Wien.
Schimke O. Beamt. Wien. [K.-A.]
Schimpff F. H. Buchhdlg. Triest. [4 Expl.]
Schimunek Th. Adj. B.-Leipa.
Schindler C. Revid. Linz.
Schindler J. Stat.-Leit. Petroutz.
Schindler K. Contr. Brünn.
Schindler R. Ing. Platten.
Schinko J. Beamt. Traiskirchen.
Schirl J. Assist. Wien.
Schirnhofer E. Ing. Wien.
Schiroky F. J. Ing. Wien.
Schiroký R. Ob.-Contr. Reichenberg.
Schittenhelm A. Bauunt. Zauchtl.
Schlegl F. Revid. Villach.
Schlehhöfer J. Bahnaufs. Trnowan.
Schleichert H. Assist. Wien.
Schleif A. Stat.-Chef, Brüsau-Brünnlitz.
Schleiss J. Bahnaufs. Krima-Neudorf.
Schlemmer W. Hilfsbeamt. Wien.
Schletter'sche Buchhdlg. Breslau.
Schleyder C. Heizh.-Vorst. Zditz.
Schliber J. Zugsf. Vordernberg.
Schlöss C. Insp. Wien.
Schlösser A. Ob.-Insp. Lemberg.
Schlosser J. Mag.-Aufs. Wien.
Schlü L. kais. Rath u. Insp. Wien.
Schlüsselberger J. Revid. Wien.
Schmalfuss A. J. U. Dr. Branik.
Schmalz A. Loc.-Führ. Marburg.
Schmalz A. Ob.-Offic. Villach.
Schmelzing A. Bahnm. Friesach.
Schmettan E. Assist. Wien.
Schmid u. Francke Buchhdlg. Bern. [4 Expl.]
Schmid A. Revid. Wien.
Schmid G. Ing. Innsbruck.
Schmid J. Assist. Doboj.
Schmid J. Exped. Lichtenwerth—N.
Schmid L. Loc.-Führ. Marchegg.
Schmid St. Adj. Krakau.
Schmidinger A. Revid. Wien.
Schmidt A. Ob.-Ing. Mostar.
Schmidt C. Buchhdlg. Zürich.
Schmidt C. Asp. Klosterneuburg-Weidling.
Schmidt C. Loc.-Führ. Prag.
Schmidt E. Bahnm. Stadlau.
Schmidt F. J. Adj. Pöchlarn.
Schmidt F. com. Refer. Wien.
Schmidt G. Ob.-Contr. Budapest.
Schmidt G. Insp. Wien.
Schmidt H. Loc.-Aufs. Bielitz.
Schmidt H. Stat.-Chef, Leibnitz.
Schmidt H. Kanzl. Rzeszów.
Schmidt J. Ing. Lemberg.
Schmidt J. Assist. Melk.
Schmidt J. Kanzl. Pilsen.
Schmidt v. d. J. Loc.-Führ. Iglau.
Schmidt Th. Baurath, Wien.
Schmidt v. Bergenhold C. Adj. Olmütz.
Schmidtbauer F. Buchb. Wien.
Schmied C. Assist. Basznia. [K.-A.]
Schmied O. Concip. Eger.
Schmiedel K. Loc.-Führ. Wien.
Schmölzer J. Adj. Wildon.
Schmosch M. Ing. Adj. Jezierzany.
Schmuck J. v. Ob.-Ing. Bruck a. M.
Schnabel A. Revis. Prag.
Schnabel J. Assist. Alt-Paka.
Schnabl E. Beamt. Prag.
Schnack K. Direct. Sarajevo.
Schneebaum A. Ing. Karlsbad.
Schneider A. Ing. Wien.
Schneider F. Unt.-Beamt. Teschen.
Schneider F. Centr.-Insp. Wien.
Schneider H. Ob.-Insp. Wien.
Schneider J. Assist. Semmering.
Schneider J. Stat.-Vorst. Sigmundsherberg.
Schneider J. Ob.-Cond. St. Veit a. G.
Schneider J. Beamt. Wien.
Schneider K. Assist. Friedau.
Schneider O. Stat.-Chef, Brixen.
Schneider O. Kanzl. Wien.
Schneider R. Assist Villach.
Schneiter C. Ing. Neumarkt.
Schnürdreher I. Ing.-Adj. Wien.
Schober v. A. Minist.-Rath u. Direct. Budapest.
Schober L. Insp. Budapest.
Schober M. Ob.-Ing. Laibach.
Schoberlechner W. Dr. med. Bahnarzt, Wien.
Schocher L. Assist. Wien.
Schochet M. Ing. N.-Sandec.
Schoderböck J. Stat.-Vorst. Kirchberg.
Schodl C. Adj. Meidling.
Schoisengeier B. Stat.-Geh. Wien.
Schöller G. Ritter v. Brünn. [K.-A.]
Schöller P. Ritter v. Wien. [K.-A.]
Scholta J. Loc.-Führ. Lemberg.
Scholtis R. Heizer, Dzieditz.
Scholz A. Beamt.-Asp. Teplitz.
Scholz F. Ing. Wien.
Scholz F. Beamt. Neutitschein.
Scholz F. Offic. M.-Ostrau.
Scholz J. Hilfsbeamt. D.-Brod.
Scholz W. Insp. Wien.
Schön A. Mag.-Meist. Prag.
Schön E. Stat.-Vorst. Store.
Schön F. Stat.-Vorst. Traun.
Schönauer K. k. u. k. Major i. P. Weinberge.
Schönbauer L. Beamt. Wien.
Schönberger R. Ing. Wien.
Schönbichler A. Adj. Wien.
Schönhuber A. Ob.-Ing. Lemberg.
Schonka F. Dr. Sect.-Rath, Wien.
Schopf J. Insp. Wien.
Schoepfer'sche Buchhdlg. Reichenberg. [2 Expl.]
Schörg G. Ing. Wien.
Schörg K. Heizer, Geiersberg.
Schörg L. Revid. Wien.
Schörner L. Kanzl. Banjaluka.
Schott J. Beamt. Félegyháza.
Schott J. Werkm. Kienberg-Gaming.
Schottner Th. Insp. Innsbruck.
Schrabal J. Stat.-Vorst. Schlan.
Schrag H. Hofbuchhdlg. Nürnberg. [3 Exp.]
Schram A. Loc.-Führ. Mostar.
Schramke J. Offic. Marburg.
Schramm L. Ob.-Ing. Wien.
Schramm W. Loc.-Führ. Stanislau.
Schratzenthaler A. Kanzl. Wien.
Schreiber J. Assist. Olmütz.
Schreiber J. Loc.-Heiz. Trautenau.
Schreiber W. Beamt. Wien. [K.-A.]
Schreier A. Bahn-Bedienst. Olmütz.
Schremmer F. Adj. Gloggnitz.
Schretter v. Wohlgemutheim O. k. u. k. Lieut. Korneuburg.
Schrey E. Assist. Triest.
Schrey R. Adj. Wien.
Schrittwieser E. Assist. Innsbruck.
Schromm H. Betr.-Leit. Joachimsthal.
Schubert C. Loc.-Führ. Lemberg.
Schubert F. Ob.-Revid. Wien.
Schubert J. Bahnm. Dervent.
Schubert J. Bahnm. Han-Marica.
Schuh A. Brems. Banjaluka.
Schuh F. Ob.-Revis. Prag.
Schuh H. Adj. Olmütz.
Schuh J. Stat.-Vorst. Kuttenthal.
Schuldenzucker J. Asp. Freistadt.
Schüler O. Sub-Dir. d. Südb. Wien. [K.-A.]
Schulig F. Loc.-Führ. Dzieditz.
Schuller J. k. k. Postverwalter, Mähr.-Weisskirchen.
Schuller J. Insp. Wien.
Schullerbauer J. Stat.-Leit. Cisowitz.
Schültz J. Loc.-Führ. Iglau.
Schulz A. Beamt. Prag.
Schulz F. Insp. Wien.
Schulz G. Ing.-Assist. Prag.
Schulz H. Stat. - Chef, Atzgersdorf-Mauer.
Schussböck A. Ob.-Offic. Oderberg.
Schussek K. Masch.-Meist. Halbstadt.
Schuster F. Adj. Mödling.
Schuster G. Loc.-Führ. Lemberg.
Schuster J. Stat.-Vorst. Piesting.
Schuster K. Loc.-Führ. Böhm.-Leipa.
Schuster L. Stat.-Vorst. Drohobycz.
Schuster W. Ob.-Ing. Wien.
Schusterschitz F. Stat.-Chef, Wöllan.
Schütz H. Adj. Wien.
Schütze E. Insp. Wien.
Schwab A. Verk.-Beamt. Wien.
Schwab J. Assist. Bozen. [K.-A.]
Schwagel M. U.-B.-Stellv. Store.
Schwagera J. Ob.-Ing. Spalato.
Schwaiger F. Stat.-Vorst. Stein.
Schwalb A. Adj. Wien.
Schwartz A. Ing. Storożynetz [K.-A.]
Schwarz A. Loc.-Führ. Divača.
Schwarz E. Bahnm. Canfanaro.
Schwarz F. Loc.-Führ. Késmark.
Schwarz F. Loc.-Führ. Komorau.
Schwarz F. Telegr.-Meist. Wien.
Schwarz J. Bahnm. Dolnja-Tuzla.
Schwarz J. Betr.-Leit. Jenbach.
Schwarz J. Beamt. Jenč.
Schwarz J. Stat.-Exped. Kufstein.
Schwarz L. Ob.-Ing. Nimburg.
Schwarz M. Baumeist. Teschen.
Schwarz O. Ing. Prag.
Schwarz O. Ing.-Adj. Wien.
Schwarz W. Ob.-Ing. Falkenau.
Schwarz W. Ing. M.-Ostrau.
Schwarzbauer F. Assist. Wilten.
Schwarzenberg Joh. Fürst. Durchl. Wien. [K.-A.]
Schwarzt A. Loc.-Führ. Grussbach.
Schwegel Jos. Freih. v. Exc. Wien. [K.-A.]
Schweiger A. Loc.-Führ. Bosn.-Brod.
Schweiger J. Beamt. Prag.
Schweiger - Lerchenfeld Frh. v. A. Schriftst. Wien.
Schweighofer L. Ob.-Insp. Wien.
Schweigl O. Insp. Wien.
Schweiner I. Contr. Sarajevo.
Schweizar A. Stat.-Vorst. Smečna.
Schwerak O. Ing. Prag.
Schwetter F. Ob.-Contr. Wien.
Schwetz J. Steuer-Offic. Chlumetz.
Schwick H. Hofbuchhdlg. Innsbruck.
Schwidernoch J. Beamt. Wien.
Schwippel W. Ob.-Revis. Prag.
Schwob R. Assist. Triebschitz.
Schworella u. Heick Buchhdlg. Wien. [2 Expl.]
Schworm A. Ing. Nimburg.
Schwuger W. Assist. Wien.
Scudier A. Freih. v. Exc. F. Z. M. Wien. [K.-A.]
Šebek C. Assist. Osseg.
Šebesta A. Eleve Hohenstadt.
Šebesta J. Ob.-Ing. Sarajevo.
Šedivy C. Stat.-Vorst. Řepy.
Sedlaček F. Ing. Kralup.
Sedlaček F. Ing.-Adj. Salzburg.
Sedlaček W. Assist. Rudig.
Sedlak F. Bahnaufs. Tlumatschau.
Sedlák V. Cassier, Eger.
Sedlmayer M. Rev. Linz.
Sedmak F. Ob.-Ing. Karlsbad.
Seele v. Seelenthal, Postassist. Graz.
Šefčik L. Ing. Prag.
Sehnál B. Stat.-Vorst. Wlkanetsch.
Seibert C. Stat.-Vorst. Mauerkirchen.
Seibot K. Ing. Wesseli a. L.
Seidl F. Assist. Wien.
Seidl J. Adj. Knittelfeld.
Seidel u. Sohn Hofbuchhdlg. Wien. [24 Expl.]
Seidlhofer N. Hilfsbeamt. Wien.
Seierl M. Stat.-Vorst. Swarow.
Seifert R. Beamt. Wien.
Seifert W. Ob.-Revid. Olmütz.
Seiller E. Baron Dr. Concip. Wien.
Seimel J. Mag.-Geh. Freistadt.
Seitz M. Assist. Seekirchen.
Sekera K. Dr. med. Bahnarzt, Hlinsko.
Sekker W. Stat.-Chef, Schönpriesen.
Seligmann E. Ing.-Adj. Saaz.
Seligmann F. Insp. Wien.
Seling E. Reg.-Rath, Wien.
Selinger H. Assist. Köflach.
Seliškar Loc.-Führ. Laibach.
Sellner E. Insp. Wien.
Semminger F. Buchhdlg. Bern.
Seng A. Adj. Olmütz.
Senitza F. Verk.-Contr. Triest.
Senk A. Offic. Wien.
Sequardt E. Ob.-Ing. Pisek.
Serek A. Beamt. Stauding.
Serig'sche Buchhdlg. Leipzig.
Sertič M. Adj. Laibach.
Servus K. Beamt. Prag.

Setzfuss J. Offic. Wien.
Sever A. Bahnm. Bischoflack.
Seybold v. Schoelhof J. Sect.-Chef, Schützen.
Seydl A. k. u. k. Oberlieut. Doboj.
Seyffert W. Werkf. Reichenberg.
Siber F. Stat.-Vorst. Launsdorf.
Sicher A. Ob.-Revid. Wien.
Siebauer B. Insp. Stanislau.
Sieberer A. Assist. Wien.
Siegel J. Assist. Wostromeř.
Siegert J. Stat.-Vorst. Schwanenstadt.
Siegfried V. Contr. Budapest.
Siegismund'sche Buchh. Berlin.[2 Expl.]
Siegl E. Adj. Auer.
Siegl J. Ing. Knittelfeld.
Siegl Meinrad Hochw. Abt von Osseg. [K.-A.]
Siegl R. v. M. Ing. Bludenz.
Siegler D. Ob.-Ing. Hieflau.
Siegmeth C. Ob.-Insp. Debreczin.
Siekirski J. Stat.-Exped. Zwardoń.
Sigmund C. Insp. Jungbunzlau.
Sigmund K. Beamt. Münchengrätz.
Sigmund L. Adj. Prag.
Sike F. Beamt. Wien.
Sikora O. Ob.-Revid. Wien.
Sikorsky L. Stat.-Vorst. Oleszyce.
Silberbach I. Verk.-Contr. Banjaluka.
Šima A. Assist. Strakonitz.
Šima F. Mag.-Meist. Prag.
Šima B. Bahnm. Bilin.
Šimek F. Dr. Bahnarzt, Böhm.-Brod.
Šimek J. Bez.-Ing. D.-Brod.
Šimetić M. Diurn. Sarajevo.
Simon A. Streck.-Chef, Ung.-Hradisch.
Simon F. Assist. Wien.
Simonek J. Loc.-Heiz. Trautenau.
Šimonik F. Beamt. Hohenstadt.
Šimonik J. Unt.-Beamt. Schlapanitz.
Simonit C. Ob.-Offic. Wien.
Sin J. Ing.-Assist. Sarajevo.
Singer A. Ing.-Adj. Wien.
Singer J. Assist. Slatinau.
Singer J. techn. Adj. Wien.
Singer u. Wolfner Buchhdlg. Budapest. [4 Expl.]
Sinkule O. Werkm. Klostergrab.
Sircelj A. Mag.-Aufs. Steinbrück.
Sirovy F. Stat.-Chef, Segen Gottes.
Sirowy J. Offic. Bregenz.
Sischka F. Loc.-Führ. Stadlau.
Sitko J. Ing.-Assist. Wessely.
Sitzwohl L. Masch.-Führ. Sarajevo.
Sixt L. Assist. Linz.
Skala J. Adj. Gtaz..
Skarda J. Loc.-Führ. Lemberg.
Skazel J. Beamt. Jägerndorf.
Skedl J. Volont. Villach.
Skerle F. Loc.-Führ. Laibach.
Skiba H. Beamt. Prag.
Skobrtal J. Stat.-Vorst. Rozzo.
Škočdopole F. Kanzl. Wien.
Škoda C. Kanzl. Blisowa.
Škoda J. Ob.-Ing. M.-Schönberg.
Skopp A. Loc.-Führ. Bosn.-Brod.
Skřivaner Zuckerfabr. (A. v. Liebieg) Wien. [K.-A.]
Skulina R. Offic. Stiebning.
Skulski A. Ob.-Ing. Lemberg.
Škwor J. Zugförd.-Beamt. Prag.
Sladeczek E. Assist. Amstetten.
Slama E. Stat.-Chef, Raudnitz.
Sláma V. Bahnaufs. Komotau.
Slameczka A. Dr. Gerichtsadj. Baden.
Šlapák C. Assist. Nimburg.
Slavik C. Bahnaufs. Kupferberg.
Slavik O. Ob.-Offic. Wien.
Slechta C. Assist. Schwarzenau.
Sloup C. Ob.-Ing. Pilsen.
Slusarczyk N. Loc.-Heiz. Czernowitz.
Šmahel R. Contr. Wrdy-Bučitz.
Smetaček V. Ob.-Ing. Olmütz.
Smeykal F. Asp. Milostín-Kounova.
Smeykal G. Loc.-Führ. Hainfeld.
Smišek A. Werkm. Klostergrab.
Smišek J. Adj. Beraun.
Smital H. Bürgersch.-Direct. Floridsdorf.
Smola P. Ing. M.-Schönberg.
Smola W. Werkm. St. Veit a. G.
Smolik B. Stat.-Vorst. Starkenbach.
Smolik J. Assist. Stupno-Břas.
Smolnicki W. Loc.-Führ. Stanislau.
Sob V. Assist. Marburg.
Sobiński M. Assist. Stanislau.
Sobota E. Revid. Olmütz.
Sobota J. Volont. Krummnussbaum.
Sobotka A. Loc.-Führ. Marburg.
Sobotka F. Loc.-Führ. Kolin.
Socher A. v. Ob.-Ing. Laibach.
Sögner M. v. Buchhalter, Wien.
Soja W. Ing. Wien.
Sojka C. Ing. Weiz.
Sokoll J. Ing. Trautenau.
Solecki I. Stat.-Leit. Rzochów.
Sollors P. Buchhdlg. Reichenberg. [2 Expl.]
Sommer A. Ob.-Insp. Brünn.
Sommer F. Ing.-Assist. Prag.
Somogyi v. S. techn. Diurn. N.-Sandec.
Sonnenschein W. Adj. Wien.
Sonntag M. Werkm. Wörgl.
Sontag J. Assist. Graz.
Sorgner G. Beamt. Prag.
Sosslieber J. Telegr. Eisenbrod.
Sosslieber J. N. Stat.-Vorst. St. Veit. a. d. Göls.
Sotek V. Ob.-Ing. Tabor.
Sotz F. Loc.-Führ. Komotau.
Soukup J. Adj. Smichow.
Soukup K. Ob.-Ing. Budweis.
Soupper A. Ob.-Revid. Lemberg.
Šourek J. Ing. Kladno.
Sowa A. Ing. Teschen.
Sowadina F. Loc.-Führ. Szczakowa.
Sowiński W. Ob.-Offic. Krakau.
Soyka K. Ing. Cervignano.
Spaček F. Insp. Marburg.
Spachovský J. Ob.-Revis. Wien.
Spačil F. Offic. Dürnkrut.
Spallek F. Loc.-Führ. Reichenberg.
Sparkassa I. Oesterr. Wien. [K.-A.]
Sparkassa Böhmische Prag. [K.-A.]
Spata H. Ob.-Offic. Prerau.
Spatzier C. Dr. Apoth. Jägerndorf.
Sped.-Bur. d. Bosn. H. St. B. [Rotter & Perschitz] Wien. [K.-A.]
Speidl F. Insp. Budapest.
Sperk W. Streck.-Meist. Sarajevo.
Spichal J. Asp. Chotěboř.
Spička F. Loc.-Führ. Linz.
Spilák St. Magaz. Banjaluka.
Spiró E. Ob.-Contr. Klausenburg.
Spiss I. Adj. Bozen.
Spitalmiller Th. Ob.-Revid. Wien.
Spitzer E. Mat.-Mag.-Verw. Bozen.
Spitzer E. Assist. Innsbruck.
Spitzer H. Assist. Bruck a. M.
Spitzer J. Revid. Olmütz.
Spitzer R. P. Ob.-Offic. Wien.
Spitzmüller E. Loc.-Führ. Dzieditz.
Spody A. Ing. M.-Weisskirchen.
Sponar H. v. Blindsdorf, Assist. Marburg.
Sponner M. Ob.-Ing. Olmütz.
Springer Baron Max Wien. [K.-A.]
Šrámek F. Bahnm. Leneschitz.
Srba L. Beamt. Wien.
Srbek J. Beamt. Prag.
Sribailo J. Loc.-Führ. Krakau.
Staats-Ob.-Realschule Teschen.
Stach E. W. Ob.-Baur. Wien.
Stächelin A. Ob. Ing. Wien. [K.-A.]
Stachy J. Revid. Krakau.
Stachy J. Adj. Krakau.
Stacul J. Stat.-Arb. Sagrado.
Stadler H. Contr. Teplitz.
Staffen A. Loc.-Führ. Komotau.
Stalla A. Loc.-Führ. Komotau.
Stamper F. Stat-Vorst. Hadikfalva.
Stampfel C. Hofbuchhdlg. Pressburg.
Stampfl A. Aush.-Bahnm. Ried.
Standfest R. Beamt. Wien.
Staniek A. Loc.-Führ. Grussbach.
Stankoff S. Ob.-Contr. Sofia.
Stanta J. Assist. Görz.
Stanzel F. Baurath, Wien.
Staný V. Stat.-Leit. Judenau.
Starek G. Loc.-Führ. Trautenau.
Starhemberg Fürst, Schloss Hubertendorf.
Stark A. Loc.-Führ. Iglau.
Stark R. Assist. Dolina.
Starkel L. Ob.-Revis. Wien.
Starý E. Assist. Kufstein.
Stary R. Adj. Innsbruck.
Stary R. Beamt. Weinberge.
Stärz J. Adj. Prag.
Starzyński R. v. J. Ob.-Revid. Wien.
Šťastný J. Offic. Krima-Neudorf.
Statthalterei Baudepart. Innsbruck.
Stechert G. E. Buchhdlg. New-York.
Steczkowski V. Ing. Krakau.
Štedry A. Ob.-Revid, Olmütz.
Stefauer A. Mag.-Aufs. Zeltweg.
Steffek F. Stat.-Vorst. Hlubočep.
Steffel F. Ob.-Ing. i. P. Lemberg.
Stefl F. Stat.-Aufs. Puch.
Steger J. Secret. Wien.
Stegu J. Beamt. Kl.-Neusiedl.
Steidl F. Stat.-Vorst. St. Martin.
Steiger A. Ing.-Adj. Jägerndorf.
Steiger V. Dr. Hof- u. Ger.-Advocat, Wien.
Stein E. Revid. Prag.
Stein J. k. Univ.-Buchhdlg. Klausenburg.
Steinbach W. Revid. Olmütz.
Steinbrecher H. Assist. Retz.
Steiner S. Buchhdlg. Pressburg.
Steinfelder G. Assist. Wien.
Steinhauser C. Adj. Klein-Schwechat.
Steinhauser W. Buchhdlg. Pilsen.
Steininger H. Ob.-Ing. Wien.
Steinkopf B. Assist. Melk.
Steinmüller J. Mag.-Dien. Klingenthal.
Steinruker G. Hon.-Beamt. Wien.
Steinwender J. Stat.-Vorst. Treibach-Althofen.
Stelczyk C. Assist. Krosno.
Stella H. Offic. Chybi.
Stelzer C. Insp. Stanislau.
Stelzer Ch. Adj. Mariaschein.
Stelzl A. Beamt. Smichow.
Stenzel S. Ing. M.-Ostrau.
Štěpan A. Bahnm. Dervent.
Štěpan F. Bahnaufs. Krima-Neudorf.
Stepek P. Stat.Geh. Podłęże.
Stephan F. Stat.-Vorst. Krosno.
Stephani R. Revis. Prag.
Stephanides F. Ing. Smichow.
Stěrba F. Mag.-Aufs. Zauchtel.
Stermschegg A. Conduct. Vordernberg.
Stern F. Revid. Wien.
Stern I. Kanzl. Wien.
Sterneck Reichsfreih. v. L. Ob.-Insp. Wien.
Sternfeld G. Adj. Wien.
Sternhell J. S. Beamt. Gurahumora.
Sterz W. Loc.-Führ. Bozen.
Stětka W. Ing. Laun.
Steuer J. Stat.-Aufs. Olmütz-Hodolein.
Steyskal J. Heizer, Gr.-Wossek.
Sticha M. Assist. Böheimkirchen.
Stieglitz A. Ing. Saalfelden.
Stiepel Gebr. Buchdr. Reichenberg. [K.-A.]
Stiksa A. Telegr. Libiąž.
Stiller A. Contr. Wien.
Stirbá v. Stirbitz L. Beamt. Wien.
Stoček J. Asp. Weleschin.
Stöcker A. Revid. Prag.
Stocker J. Insp. Nimburg.
Stocker O. Stat.-Vorst. Banjaluka.
Stockhammer G. Dr. Concip. Wien.
Stockinger K. Loc.-Führ. Wien.
Stöckl C. k. k. Baurath, Wien.
Stockum u. Zoon Buchhdlg. Haag. [2 Expl.]
Stöger B. Ing. Wien.
Stojko A. Loc.-Führ. Stanislau.
Stolba V. Assist. Eger.
Stöller F. Beamt. Wien.
Stolz A. Insp. Prag.
Stoppani H. Loc.-Führ. Tscheitsch.
Storch C. Dr. Concip. Prag.
Stösser St. Insp. Wien.
Stoviček J. Beamt. Lana.
Strack C. Offic. Wien.
Stradal Dr. F. Advoc. Teplitz i. B. [K.-A.]
Stradal R. Ing. Brüx.
Strafuss W. Verk.-Contr. Prag.
Strametz A. Stat.-Vorst. Gaflenz.
Strammer, Postoffic. Graz.
Straniak A. Stat.-Vorst. Glandorf.
Strankmüller R. Bahn-Betr.-A.-Vorst. Pilsen.
Stranský J. Loc.-Führ. Bubna.
Strany H. Loc.-Heiz. Mürzzuschlag.
Strasser J. Stat.-Vorst. N.-Lindewiese.
Strassil J. Mat.-Mag.-Leit. Podgorje [K.-A.]
Strassky J. Kanzl. Wien.

Strassnický A. Assist. Ischl.
Strauch F. Stat.-Vorst. Braunau a. I.
Strauch M. Ob.-Ing. Wien.
Strauss E. Dr. Concip. Radstadt.
Strecker H. Dr. Minist.-Concip. Wien.
Streicher E. Kanzl. Spalato.
Streitzig J. Ob.-Ing. Reichenberg.
Strele K. Stat.-Vorst. St. Wolfgang.
Střemcha E. Insp. Floridsdorf.
Střešnak J. Eleve, Mähr.-Weisskirchen.
Striegl O. Ing. Olmütz.
Striegler H. Ob.-Insp. i. P. Wien.
Střihavka Th. Beamt. Satkau-Teschnitz.
Strobach H. Ob.-Ing. Prag.
Ströbinger F. Revid. Linz.
Strohbach V. Diurn. Mármaros-Sziget.
Ströhmer G. Verwalter, Schwarzenau.
Strojny J. Zugsf. Drohobycz.
Stronczak H. Ob.-Ing. Delatyn.
Struss L. Stat.-Aufs. Kronau.
Strzelbicki J. Stat.-Vorst. Wieliczka.
Studeny F. Beamt. Wien.
Stuhlreiter C. Streck.-Chef, Dux.
Stuks L. Adj. Grieskirchen.
Stummer A. Stat.-Vorst. Münchengrätz.
Stummer v. Tavarnok A. Freih. v. Com.-Rath. Wien. [K.-A.]
Stumpf A. Ob.-Buchh. Prag.
Stupar F. Stat.-Vorst. Wien.
Sturm E. Adj. Dux-Liptitz.
Sturm G. Assist. Trübenwasser.
Stwiertnia A. Ing. Rzeszów.
Stwrtezka A. Loc.-Führ. Lundenburg.
Subak F. Stat.-Exped. Krieglach.
Suchanek A. Ob.-Baurath, Wien.
Suchanek H. Ing.-Adj. Rzeszów.
Suchanek V. k. u. k. Oberl. Korneuburg.
Sucharda I. Loc.-Führ. Trautenau.
Suchomel A. Beamt. Wien.
Suchy L. Bahnaufs. Teschen.
Sulyok I. Beamt. Waizen.
Šumbera W. Verk.-Beamt. Řikowitz.
Sündermann J. Geometer, St. Pölten.
Suppan V. Stat.-Geh. Divača.
Suschka J. Contr. Karwin.
Suske F. Offic. Smichow.
Süss E. Ing. Wien.
Suster A. Stat.-Exped. Branzoll.
Svačina J. Stat.-Aufs. Bleistadt.
Svanda L. Stat.-Vorst. Starkoč.
Svarovsky C. Revid. Floridsdorf.
Svatek C. Assist. Olmütz.
Svátek H. Bahnm. Liebstadt.
Svécený J. Assist. Lemberg.
Svoboda C. Contr. Banjaluka.
Svoboda F. Ob.-Ing. Laun.
Svoboda G. Assist. Budweis.
Svoboda J. Exped. Hohenstadt.
Svoboda J. Beamt. Müglitz.
Swatosch A. Adj. Olmütz.
Swidzinski L. Loc.-Führ. Stanislau.
Swinarski K. Loc.-Führ. Iglau.
Swoboda A. Streckenchef-Stellvertr. Aussig.
Swoboda C. Schlosser, Zditz.
Swoboda F. Stat.-Chef, Brandeis a. d. A.
Swoboda I. Stat.-Vorst. Hlinsko.
Swoboda I. Bahnm. Ischl.
Swoboda J. Ob.-Ing. Pilsen. [K.-A.]
Swoboda J. Loc.-Führ. Grussbach.
Swoboda L. Maschinenm. Wien.
Swoboda O. Stat.-Vorst.-Stellv. Triest.
Swozill F. Werkm. Czernowitz.
Sykora H. Eleve, Nimburg.
Sýkora J. Kanzl. Rakonitz.
Syrowy A. Loc.-Führ. Reichenberg.
Szadanovsky L. Beamt. Sillein.
Szafarz A. Assist. Jaslo.
Szájbély K. v. Ob.-Insp. Budapest.
Szalay K. Beamt. Szegedin.
Szávul A. Ob.-Revid. Lemberg.
Szekula J. Ob.-Insp. Budapest.
Szeligowski K. v. Ob.-Ing. Sucha.
Szilagy J. Ob.-Offic. Wien.
Szilágyi J. Assist. Zagórz.
Szlachtowski R. v. F. Ing. Lemberg.
Szlavik A. Ob.-Ing. Wien.
Szönyi R. Ob.-Contr. Budapest.
Sztanek S. Beamt. Poprád-Felka.
Szukiewicz v. K. Direct.-Stellvertr. Stanislau.
Szumski A. Loc.-Führ. Stanislau.

Tagwerker P. Blocksingn.-Dien. Sigmundsherberg.
Tamhyna F. Loc.-Führ. Stanislau.
Tannenberger J. Ob.-Insp. Wien.
Tarifanzeiger Allg. Wien. [6 Expl.]
Taszycki R. v. S. Beamt. Bogoniowice-Ciężkowice.
Taubenkorb J. Stat.-Vorst. Hostiwitz.
Tauber A. Assist. Liezen.
Tauber E. Ing.-Adj. Wien.
Tauber L. Stat.-Chef, Meran.
Täuber W. Adj. Czernowitz.
Tauber Brüder k. k. Hoflief. Wysočan.
Taučar J. Loc.-Führ. Laibach.
Tauchmann J. Bahnwächt. Untermorchenstern.
Tauschinski A. Revid. Wien.
Taussig A. Ing. Szegedin.
Taut A. Beamt. Turn.
Tavasz M. Beamt. Szegedin.
Teifel J. Beamt. Wien.
Teifel K. Ing. Braunau.
Teiner F. J. Ob.-Contr. Wien.
Telatko L. Insp. Wien.
Telička F. Offic. Schönbrunn.
Temeček J. Telegr. Osseg.
Temmerer H. Diurn. Wien.
Tenschert C. Ob.-Ing. Grulich.
Terček K. Assist. Hrastnig.
Terdin J. Adj. Sarajevo.
Terharen A. Beamt. Wien.
Terrer A. Insp. Wien.
Tertinek F. Stat.-Leit. Sternthal.
Tesař K. Ing. B.-Trübau.
Tesarek J. Ing. Werenczanka.
Tesarz J. Assist. Podgórze-Bonarka.
Teschnik F. Assist. Trautenau.
Teubner G. Assist. Teplitz.
Teufelberger R. Ob.-Offic. Iglau.
Thaler J. Werkm. Trient.
Thalherr L. Beamt. Szegedin.
Tham V. Assist. Nimburg.
Theny J. Zugsführ. Banjaluka.
Theyss J. Contr. Přivoz.
Thiel V. Ing. Wien.
Thiel B. Buchhdlg Wien. [7 Expl.]
Thiering J. Buchhdlg. Oedenburg.
Thienel F. Assist. Wien.
Thonet Gebr. Fabr. Wien. [K.-A.]
Thor R. Ing. Wien.
Thum W. Stat.-Leit. Maffersdorf I/N.
Franz Graf Thun-Hohenstein Exc. k. k. Minister-Präs. Wien. [K.-A.]
Thun-Hohenstein Graf J. E. Assist. Hallein.
Thurner R. Stat.-Vorst. i. P. Rewnitz. [K.-A.]
Thym W. Stat.-Chef, Ullersdorf.
Tichy A. Ob.-Ing. Budapest.
Tichy A. Bahnm. Strassnitz.
Tichy C. Stat.-Beamt. Aussig.
Tichý F. Ob.-Ing. Prag.
Tichy R. Stat.-Aufs. Siluwka.
Tichý Th. Bahnm. Olmütz.
Tick J. Prag.
Tiefenbacher L. Baurath, Wien.
Ties C. Beamt. Reichenberg.
Tietze K. Adj. Schlan.
Tietze W. k. u. k. Lieut. Korneuburg.
Tiller E. Revid. Brunn.
Tiller K. Contr. Wien.
Tillner A. Beamt. Wien.
Tippmann A. Unterb. St. Georgen.
Tirichter W. Buchhdlg. Graslitz.
Tischau F. Hilfsbeamt. Villach.
Tischler G. Loc.-Führ. Linz.
Tischler M. Ob.-Insp. Linz.
Tittinger B. Ing. Hannsdorf.
Tittinger B. Stat.-Vorst. Nepolokoutz.
Tittinger S. Adj. Czernowitz.
Tittmann F. Ing. Ziegelkratschen.
Titz F. Hausbesitzer, Wien.
Titze A. Offic. Wien.
Titze F. Minist.-Rath, Wien.
Tláskal K. Assist. Liesing.
Tobei F. Loc.-Führ. Marburg.
Tögel L. Kanzleigeh. Rakonitz.
Tolman A. Insp. Nimburg.
Tomandl J. Hon.-Beamt. Fischern.
Tomaschek A. Ob.-Revid. Pilsen.
Tomberger A. Weingarten-Insp. Wien.
Tomschik A. Adj. Wien.
Tonini T. Ing. Steinach.
Toniutti C. Exped. Wien.
Toplak F. Stat.-Exped. Salloch.
Topolanski J. Beamt. Linz.
Törk J. Assist. Innsbruck.
Totušek J. Beamt. Prag.
Toukalek F. Loc.-Führ. Bosn.-Brod.
Traub J. Loc.-Führ. Komotau.
Trauner F. Buchhdlg. Wels.
Trauschke F. Ob.-Ing. Saaz.
Trautmannsdorff-Weinsberg C. Fürst Durchl. Wien. [K.-A.]
Trautner K. Tarif.-Ref. Szegedin.
Travnicek Ob.-Offic. Olmütz [K.-A.]
Traxler J. com. Agent, Wien.
Traznik A. Beamt. Grammat-Neusiedl.
Trechsler C. Bur.-Vorst. Wien.
Treffer E. Adj. Marburg.
Trefil I. k. u. k. Hauptm. Korneuburg.
Treger M. Adj. Podwołoczyska.
Trenkler A. Stat.-Vorst. Tannwald.
Trentini A. Assist. Franzensfeste.
Treulich C. Ob.-Ing. Prag.
Trinkl G. Schlosser, Bozen.
Trischkowitz J. Exped. St. Peter.
Triska V. Assist. Fehring.
Trittenwein O. Assist. Tetschen.
Trla G. Ing. Prag.
Trojer J. Conduct. Divača.
Tropsch F. Adj. Plan.
Trousil C. Ob.-Revid. Wien.
Trousil R. Adj. Wien.
Truschka A. Beamt. Sichelsdorf.
Tryzna R. Stat.-Aufs. Smichow.
Trzęsiński K. Assist. Krakau.
Tschak A. Rechnungsführ. Marburg.
Tschelofiga J. Assist. Reifnitz.
Tschepper A. Prag.
Tschernek H. Stat.-Leit. Rohrbach.
Tschernouschegg F. Offic. Wien.
Tschertou F. k. u. k. Hauptm. Wien.
Tschiesche J. Assist. Teplitz.
Tschiggfrey H. Dr. Insp. Innsbruck.
Tschikof P. Eleve, Velden.
Tschmelitsch H. Ing. Wien.
Tschochner F. Bahnm. Marchegg.
Tschon J. Assist. Sagor.
Tschretnik V. Stat.-Vorst. Jauerburg.
Tuček J. k. k. Hofrath, Pilsen.
Tumay L. Volont. Prag.
Tumlíř J. Werkm. Beraun.
Tunkler R. v. Treuinsfeld A. Direct. Wien.
Tunkler V. R. v. Adj. Villach.
Tusch A. Ob.-Revid. Wien.
Tusch H. Adj. Pössnitz.
Tuschitz A. Insp. Wien.
Tylec J. Ing. Stanislau.

Uchatzy J. Stat.-Chef, Spillern.
Uhl F. Ing. Wien.
Uhl L. Ob.-Offic. Zauchtel.
Uhlíř J. Assist. Ebensee.
Uhlmann J. Ing. Linz.
Uhlwurm E. Ing. Budapest.
Ullmann A. Ob.-Revid. Wien.
Ulmer M. Assist. Nimburg.
Ullrich A. Assist. Ob.-Hollabrunn.
Ullrich H. Assist. Bruck a. M.
Ullrich O. Revid. Wien.
Umlauft O. Beamt. Bodenbach.
Ungar J. Assist. Sarajevo.
Unger A. Stat.-Leit. Rietzdorf a. P.
Unger J. Insp. Hraz.
»Union« Baugesellsch. Wien. [K.-A.]
Union-Bank Wien. [K.-A.]
Unterfrauner C. Assist. Franzensfeste.
Urban J. Loc.-Führ. Lemberg.
Urban J. Wagenwärt. Divača.
Urban W. Ob.-Ing. Komotau.
Urban A. & Söhne Schraub.-Fabr. Floridsdorf [K.-A.]
Urbanec K. Revid. Wien.
Urbanovich F. Ob.-Insp. Budapest.
Urbanz J. Loc.-Führ. Laibach.
Urbas F. Assist. Wien.
Urbaschek F. Loc.-Führ. Geiersberg.
Urlepp G. Wagenschr. Donawitz.
Usinger H. Ob.-Ing. Reichenberg.
Usternull J. Exped. Graz.
Utschik K. Stat.-Vorst. Raspenau-Liebwerda.
Uzel Ch. Hauptcassier, Wien.

Vacek J. Ing. Pilsen.
Vall L. du, Secret. Krakau.
Vambersky J. Streck.-Chef, Kolin.
Vaněk J. Mag.-Chef, Prag.
Varady-Theinberg V. v. Contr. Wien.
Varisella St. Bahnm. Lemberg.

Vašek F. Ob.-Revid. Wien.
Vašíček C. Stat.-Vorst. Wschetat-Přivor.
Vatter J. Insp. Reichenberg.
Vávra J. Ob.-Ing. Brüx.
Végh J. Stat.-Vorst. Nagy-Margita.
Veith F. Bahnaufs. Carlsbad.
Veith G. Diurn. Teplitz.
Vejšicki R. Ob.-Ing. Turnau.
Velhartický A. Stat.-Vorst. Wittingau.
Velvarský O. Assist. Hochpetsch.
Venedig M. Wag.-Dirig. Laibach.
Verannemann C. Chev. de Revid. Wien.
Verbiř E. Ob.-Contr. Budapest.
Verdross M. Insp. Klagenfurt.
Verein Deutscher polytechn. Prag.
Verein d. Locomotiv-Führer Böhmens, Prag.
Verein »Communication« Wien.
Verhunc U. Weichenwächt. Podnart.
Vettori J. Insp. Korneuburg.
Victoris E. Loc.-Führ. Wien.
Vidić F. Assist. Cilli.
Vidic G. Ob. Revid. Villach. [K.-A.]
Vidmar F. Stat.-Exped. Unt.-Loitsch.
Vielkind J. Stat.-Vorst. Lambach.
Viertl W. Wagenm. Gmünd.
Vietze J. Ing.-Adj. Wien.
Vinzenzberg H. Rechn.-Assist. Mürzzuschlag.
Virág J. Diurn. Wien.
Vit H. Beamt. Nimburg.
Vitek K. Assist. Leneschitz.
Vitéz A. Buchhdlg. Kaschau.
Vlk A. Assist. Pilsen.
Vobl J. Offic. Budweis.
Voda A. Loc.-Führ. Komotau.
Vodenka G. Concip. Prag.
Vodička V. Ing. Ruda-Kochawina.
Vodrlint J. Loc.-Führ. Bodenbach.
Vogel G. Ob.-Revid. Wien.
Vogel L. Beamt. Neusattl.
Vogl A. Assist. Hall.
Vogl A. Beamt. Szegedin.
Vogl E. Beamt. Teplitz.
Vogl Th. Beamt. Brüx.
Vogl W. Adj. Troppau.
Vogler H. Beamt. Wien.
Vogler J. Loc.-Führ. Mürzzuschlag.
Voith St. Stat.-Vorst. Vitis.
Vojtěchovský K. Stat.-Vorst. Zlonitz.
Vojtišek A. Adj. Prag.
Volek J. Assist. Königshof.
Volesky C. Buchhdlg. Prag. [2 Expl.]
Völk L. Insp. i. P. Vöslau.
Voltin J. Loc.-Führ. Geiersberg.
Vomačka J. E. Concip. Prag.
Vondra J. Loc.-Führ. Olmütz.
Vondráček F. Beamt. Prag.
Voss' Sortiment, Leipzig.
Votrubec F. Stat.-Vorst. Stupno-Břas.
Vrabec J. Stat.-Chef, Donawitz.
Vulterin H. Stat.-Chef, Kauřim.
Vymlatil E. Ob.-Offic. Wien.

Waagner R. Ph. Eisengiesserei Wien. [K.-A.]
Waberer E. v. Dreischwert H. Diurn. Prjedor.
Wachenhusen J. v. Adj. Linz.
Wacht M. Beamt. Wien.
Wachtel L. Beamt. Meran.
Wachter A. Stat.-Leit. Mösel.
Wächter F. Asp. Teplitz.
Wächtler G. A. Reg.-Rath, Wien.
Wachulka A. Adj. Beraun.
Wackař L. Adj. Smichov.
Wackershauser J. Beamt. Prag.
Wadas R. Ing. Winterberg.
Wadtosch C. Adj. Teplitz.
Wagner C. Ob.-Insp. Wien.
Wagner E. Ing. Innsbruck.
Wagner E. Stat.-Vorst. Maria-Ratschitz.
Wagner E. Telegr. Pilnikau.
Wagner F. Offic. Wien.
Wagner J. Stat.-Leit. Anzenau.
Wagner J. Beamt. Brünn.
Wagner J. Stat.-Exped. Gossensass.
Wagner J. Dir.-Stellv. Graz.
Wagner R. Rev. Villach.
Wagner'sche Univ.-Buchhdlg. Innsbruck.
Waidhofer J. Loc.-Führ. Mürzzuschlag.
Walašek J. Assist. Geiersberg.
Walbiner F. Stat.-Chef, Hainburg.
Walcher A. Assist. Zeltweg.
Walczok M. Stat.-Chef, Lana-Burgstall.
Waldbauer H. Beamt. Salzburg.
Waldecker P. Loc.-Führ. Stanislau.
Waldhäusel K. Stat.-Vorst. Neudau.
Waldner F. Offic. Bozen.
Walewski L. v. Ob.-Ing. Lemberg.
Walko G. Revid. Wien.
Walla Th. Assist. Reichenberg.
Wallishauser'sche Hofbuchhdlg. Wien.
Wallner F. Baurath, Wien.
Wallner J. Assist. Adelsberg.
Wallner J. Mag.-Meist. Plan.
Wallner M. Adj. Wr.-Neustadt.
Wallner O. Assist. Villach.
Wally E. Adj. Wien.
Walsik F. Loc.-Aufs. Iglau.
Walter M. R. v. Ob.-Ing. Wien.
Walter St. Ing. Neu-Sandec.
Walter W. Beamt. Wien.
Walter W. Bahnm. Salesel.
Wambera F. Assist. Wyšehrad.
Wamsiedel L. Asp. Lańcut.
Waniek F. Beamt. Prag.
Wanik J. Masch.-Schloss. Bosn.-Brod.
Wanke H. Dr. Concip. Olmütz.
Wantschura R. Rechn.-Führ. Kotzmann.
Wantuch A. Ing. Traiskirchen.
Wantuch R. Kanzl. Wien.
Warchałowski C. Loc.-Führ. Stanislau.
Warteresiewicz M. Ob.-Ing. Czernowitz.
Warton R. v. Werkst.-Chef, Graz.
Warzeszkiewicz St. Ob.-Ing. Krakau.
Waschek J. Unt.-Beamt. Mosty.
Waschitza C. Stat.-Vorst. Pürbach-Schrems.
Wasischek E. Assist. Wien.
Wassermann L. Dr. Bahnarzt, Trebitsch.
Wastl E. Assist. Trautenau.
Wastl P. Ob.-Ing. Amstetten.
Wątorski J. Revid. Stanislau.
Watzek A. Stat.-Vorst. Niklasdorf.
Watzek Th. Adj. Graz.
Watzka A. Werkst.-Vorst. Kralup.
Watzl A. Offic. Wien.
Watzlawik R. Stat.-Vorst. Kralup.
Wawerka R. Streck.-Vorst. M.-Ostrau.
Wawrik F. Telegr. Chirlitz-Turas.
Weber A. Loc.-Führ. Eger.
Weber F. Beamt. Prag.
Weber F. M. Loc.-Führ. Eger.
Weber J. Adj. Imst.
Weber J. Loc.-Führ. Falkenau.
Wechsberg R. Ing.-Assist. Wien.
Wedan H. Beamt. Wien.
Wedl F. Assist. Wien.
Weeber R. Hilfsbeamt. Smichow.
Wegmann M. Stat.-Chef, Wien.
Weg M. Buchhdlg. Leipzig.
Wehle J. Ob.-Insp. Wien.
Weich A. Bahnm. Korszów.
Weichmann Th. Adj. Wien.
Weidenthaler H. Bahnm. Tarvis.
Weidinger G. Ob.-Offic. Wien.
Weidinger P. Secret. Wien.
Weidinger R. Adj. Matzleinsdorf.
Weidlich H. Ob.-Ing. Troppau.
Weidmann L. Bahnm. Enns.
Weigner J. com. Contr. Brünn.
Weil A. Ing.-Adj. Melnik.
Weil A. Adj. Prag.
Weil Ph. Revid. Wien.
Weill S. Insp. Wien.
Weilgung A. Mag.-Meist. Marchegg.
Weinberger D. Stat.-Vorst. Bakow.
Weinberger M. Insp. Wien.
Weiner J. Adj. M.-Schönberg.
Weiner H. Ob.-Contr. Budapest.
Weinfurter R. Adj. Teplitz.
Weingart A. Revid. Prag.
Weinhardt O. Stat.-Chef, Spital a/S.
Weinmann E. Assist. Reichenberg.
Weintraub H. Ing. Lemberg.
Weinwurm Ph. Ing.-Adj. D.-Wagram.
Weis G. Streck.-Chef, Aussig.
Weiser J. Ob.-Ing. Ried.
Weiser V. Ing.-Adj. Nimburg.
Weiskirchner F. Assist. Wien.
Weiss R. v. A. Beamt. Prag.
Weiss F. J. Ob.-Ing. Wien.
Weiss G. Insp. Innsbruck.
Weiss H. Insp. Wien.
Weiss J. Loc.-Führ. Stadlau.
Weiss S. Offic. Stauding.
Weiss S. Ing.-Adj. Linz.
Weissenbacher G. Adj. Vöslau.
Weisser E. Beamt. Leitmeritz.
Weisser F. Bahm. Bisenz.
Weissmandl E. Ob.-Revid. Wien.
Weisswasser F. Beamt. Stauding.
Weitenweber F. Ob.-Ing. Aussig.
Weitenweber F. Beamt. Komotau.
Wejdelek A. Assist. Czernowitz.
Wejmelka G. Loc.-Führ. Friedek.
Wekerle Dr. Alex. Exc. Präs. d. k. u. Verw.-Ger. Budapest. [K.-A.]
Weležka C. Offic. Pardubitz.
Wellek F. Loc.-Führ. Dzieditz.
Welsch Th. Revid. Wien.
Welser L. Beamt. Klausenburg.
Weltsch R. Dr. Concip. Prag.
Welzig K. Dr. Concip. Wien.
Wendler J. Beamt. Wien.
Wenig J. Mag.-Meist. Laibach.
Weniger D. Bahnm. Treibach.
Weniger J. Stat.-Vorst. Villach.
Wenzl A. Insp. Wien.
Wenzlik R. Contr. Wien.
Werlitsch A. Stat.-Arb. Schönstein.
Werluschnig J. Assist. Zeltweg.
Werner A. Assist. Linz.
Werner A. Dr. Concip. Villach.
Werner H. Beamt. Brünn.
Werner L. Ob.-Ing. B.-Trübau.
Werner W. Bahnm. Marienbad.
Wernisch F. Adj. Klagenfurt.
Werstadt F. Asp. Pilsen.
Wertheim Baron F. Wien. [K.-A.]
Weschta J. Offic. M.-Ostrau.
Wessely E. Ing. Leitmeritz.
Wessely H. Beamt. Komotau.
Wessely J. v. Bahnm. Itzkany.
Wessely K. Offic. Meidling.
Westermann u. Co. Buchhdlg. New-York. [2 Expl.]
Wetscher M. Adj. Graz.
Wex A. Ob.-Ing. Lemberg.
Wexlinger C. Zugsführ. Bludenz.
Weymann O. R. v. Asp. Fürnitz.
Weymelka P. Stat.-Vorst. Drösing.
Weywar K. Assist. Wien.
Weywar L. Loc.-Führ. Dolač.
Wibbe J. Beamt. Ung.-Hradisch.
Wicherek F. Adj. Grulich.
Wichta J. Assist. Hořowitz.
Wickl A. Insp. Wien.
Widimski B. Ob.-Insp. Wien.
Wiedemann F. Stat.-Vorst. Auperschim.
Wiederin Ch. Stat.-Vorst. Frastanz.
Wiedermann A. Heizhausl. Trautenau.
Wiegele A. Adj. Innsbruck.
Wiener K. Revid. Wien.
Wiener S. Ob.-Offic. Wien.
Wierer H. Stat.-Chef, Wörgl.
Wiese E. Loc.-Führ. Iglau.
Wiesenbauer R. Telegr. Dürnkrut.
Wieser C. Assist. Kojetitz.
Wieser F. St.-Vorst. Zwischenwässern.
Wiesler J. Adj. San-Giovanni.
Wiesner C. Assist. Liesing.
Wiktorczyk St. Heizer, Stanislau.
Wil C. Heizer, Nimburg.
Wilczek'sche Central-Direction, Graf, Wien. [K.-A.]
Wilczke F. Loc.-Führ. Lundenburg.
Wild W. Ob.-Ing. Pilsen.
Wilda F. Assist. Villach.
Wildburger H. Adj. Saaz.
Wildner A. Assist. Königshof.
Wildner F. Dr. Bahnarzt, Friedland.
Wildt E. Beamt. Brünn.
Wildt R. Bildhauer, Pilsen.
Wilhelm C. Streck-Chef, Zwittau.
Wilhelm F. Ing. Wien.
Willig E. Stat.-Vorst. Sandhübel.
Willim C. com. Refer. Wien.
Willmann L. techn. Hilfsbeamt. Rohatyn.
Willvonseder J. Contr. Wien.
Wiltschke F. Adj. Marburg.
Wimberger H. Heizh.-Vorst. Bischofshofen.
Wimmer J. Ob.-Ing. Linz.
Wimpffen M. Frh. v. Dr. Vice-Secret. Wien.
Windisch-Graetz H. Fürst zu, Durchl. Schl. Haasberg. [K.-A.]
Windpassinger K. Beamt. Sarajevo.

Winiker C. Hofbuchhdlg. Brünn. [4Exp.]
Winkler C. Assist. Swetla.
Winkler E. Assist. Sigmundsherberg.
Winkler E. Insp. Linz.
Winkler J. Stat.-Vorst. Lieblitz-Bischitz.
Winkler L. Rev. Prag.
Winkler L. Stat.-Exped. Strassgang.
Winkler St. Dr. Concip. Pilsen.
Winkler St. Direct.-Beamt. Neupest.
Winkler W. Ing. Krakau.
Winter A. Ing. Bodenbach.
Winter J. Loc.-Führ. Böhm.-Brod.
Winter J. Ob.-Offic. Wien.
Winter St. Assist. Hliboka.
Wintersberger H. Assist. Franzensfeste.
Winterstein F. Landes-Baurath, Prag.
Wintersteiner A. Assist. Landeck.
Wintuschka K. Stat.-Vorst. Jaroslau.
Wirth J. Assist. Laibach.
Wirth K. Mag.-Aufs. Wien.
Wisgrill A. Insp. Nusle-Wrschowitz.
Wisgrill A. Assist. Stankau.
Wisgrill H. Adj. Wien.
Wishaber J. Adj. Steinbrück.
Wisiak J. Ing. Innsbruck.
Wišňák A. Bahnm. Turnau.
Wisniewski T. Geometer, Andrichau.
Wiszniewsky L. Dr. Sanitäts-Consul, Krakau.
Wiszniewski St. Adj. Stanislau.
Witek J. Diurn. Leitmeritz.
Witkowský T. Beamt. Wien.
Witnik J. Assist. Tarnów.
Witschka K. Stat.-Aufs. Sigmundsherberg.
Wittausch K. Beamt. Prag.
Wittek J. Revid. Wien.
Wittlin J. Revid. Krakau.
Wittmann A. Revid. Wien.
Wittmann E. Adj. Schwarzenau.
Wittmann J. Assist. Lang-Enzersdorf.
Wittwer K. Sorts.-Buchhdlg. Stuttgart. [2 Expl.]
Witzke A. Beamt. Wien.
Wixel J. Ing. Lemberg.
Wladyka J. Adj. Stanislau.
Wlartius R. Oekonom.-Adj. Dobritschan
Wlaschek J. Kanzl. Wien.
Wlatnigg E. Adj. Klagenfurt.
Wlček J. Beamt. Prag.
Wlk O. Werkm. Wels.
Wöber F. Buchhdl. Wien. [6 Expl.]
Woda I. Adj. Eger.
Wodak A. Assist. Goltsch-Jenikau.
Wodak F. Offic. Iglau.
Wodak J. Stat.-Vorst. Znaim.
Wodak K. Insp. Nimburg.
Wodiczka J. Verk.-Contr. Wien.
Wohl S. Bur.-Vorst. Wien.
Wohlfart H. Stat.-Vorst. Salzburg.
Wohlfarth J. Revid. Pilsen.
Wohlgemuth F. v. Assist. S. Michele.
Woitsch F. Assist. Lambach.
Wojakowski J. Assist. Jezierna.
Wojakowski L. Adj. Sucha.
Wojcikiewicz W. Schreiber, Zauchtel.
Wojtuszyński A. Loc.-Führ. Lemberg.
Wokurka L. Adj. Prag.
Woldřich C. Kanzl. Klagenfurt.
Wolf A. Offic. Olmütz.
Wolf C. Ob.-Revid. Wien.
Wolf C. Bahnm. Lieben.
Wolf F. Bahnm. Wekelsdorf.
Wolf I. Adj. Prag.
Wolf J. Werkm. Jägerndorf.
Wolf M. Dr. Concip. Prag.
Wolff F. Revid. Pilsen.
Wolfschütz M. Ing. Judenburg.
Wolkenstein-Rodenegg, Graf W. Concipist, Wien.
Wollek R. Bahnm. Weseličko-Branitz.
Wöllheim G. Insp. Budapest.
Wollmann E. Unt.-Beamt. Mitterdorf.
Wollmann V. Offic. Přivoz.
Wolski V. Offic. Przemyśl.
Woltrom A. Loc.-Führ. Stadlau.
Wondra A. Beamt. Wien.
Wondra J. Assist. Wien.
Wondráček J. Offic. Königgrätz.
Wonka R. Offic. Prag.
Wontke A. Adj. Ebenfurth.
Woracz K. Assist. Absdorf-Hippersdorf.
Woraczek C. Assist. Hannsdorf.
Worel J. Assist. Meidling.
Worm K. Assist. Liesing.
Wosa J. Loc.-Führ. Lemberg.
Wosahlo E. Ob.-Contr. Klausenburg.
Wosibauer R. Stat.-Chef, Okřischko.
Wosibauer V. Loc.-Führ. Bubna.
Wotipka J. Ing. Saalfelden.
Wowes P. Stat.-Vorst. Neratovic.
Woynar E. Beamt. Dombrau.
Woynar J. Loc.-Führ. M.-Ostrau.
Wraný K. Offic. Smichow.
Wretzl F. Stat.-Vorst. Kalk-Podol.
Wróbel I. Dr. Concip. Krakau.
Wróblewski M. Adj. Tarnów.
Wrzosek Th. v. Ob.-Ing. Krakau.
Wschetečka J. Adj. Budweis.
Wunder H. Baurechngs.-Offic. Wien.
Wunder J. Assist. Triest.
Wundrak J. Telegr. Smidar.
Wünsche A. Stat.-Vorst. Moldau.
Wünsche J. Stat.-Vorst. St. Veit a. G.
Wünsche R. Insp. Prag.
Wurda R. Asp. Sarajevo.
Wurdack A. Insp. Prag.
Wurm G. Stat.-Aufs. Poričan.
Würtenberger A. Adj. Villach.
Wurth K. Insp. Wien.
Wurzinger C. Contr. Wien.
Wurzinger J. Beamt. Olmütz.
Wuschkan F. Insp. Wien.
Wutschek E. Stat.-Vorst. Neustadt.
Wutschka F. Beamt. Prag.
Wybiral H. Assist. Bodenbach.
Wyda J. k. u. k. Oberlieut. Kaschau.
Wydra F. Insp. Wien.
Wysiecki R. v. Ing. Eichgraben.

Young B. Ob.-Offic. Wien.

Zabłocki M. R. v. Adj. Jaroslau.
Zacchia J. Ob.-Offic. Trient.
Zach F. Zugförd.-Beamt. Bubna.
Zachar J. Ing. Prag.
Zachariasiewicz B. Heizh.-Vorst. Zagórz.
Zacke F. Revid. Wien.
Žadnik F. Adj. Wien.
Zahn v. u. Jaensch Buchhdlg. Dresden.
Záhony v. R. J. Ing. Graz.
Zahradnik K. Ob.-Offic. Wien.
Zającezkowski J. Ob.-Ing. Stanislau.
Žak A. Ob.-Ing. Lemberg.
Zalabák A. Beamt. Wien.
Zamazal C. Insp. Wien.
Zamazal F. Ing. Klattau.
Zaplatil J. Loc.-Heiz. Trautenau.
Zaremba M. Sect.-Vorst. Krakau.
Zatoński V. Revid. Lemberg.
Zatzek L. Beamt. Bodenbach.
Zauderer E. Stat.-Vorst. Lancut.
Zaufal J. Werkm. Rzeszów.
Zavodský F. Ob.-Revid. Prag.
Zavřel J. Stat.-Vorst. Wolschan.
Zawadil F. Offic. Olmütz.
Zawadil G. Telegr. Znaim.
Zawadzki R. v. S. Ing. Stanislau.
Zawodsky K. Bahnm. Fischamend.
Zaworeo A. Bahnm. Perković-Slivno.
Zbiral I. Assist. Wien.
Zborowitz-Kojeteiner Zuckerfabrik, Wien. [K.-A.]
Zborowski W. Insp. Neu-Sandec.
Žďárský J. Beamt. Pardubitz.
Zdekauer C. R. v. kais. Rath, Prag.
Žebracki W. Ob.-Ing. Sambor.
Zechmeister J. Assist. Neulengbach.
Zechner A. Assist. Bludenz.
Zeh C. Adj. Linz.
Zehetgruber F. Ing.-Assist. Wien.
Zeidler A. Kaufmann, Liebau.
Zeidler A. Ob.-Ing. Wien.
Zeidler F. Mag. Meist. Wien.
Zeifart F. com. Refer. Wien.
Zeiner H. Offic. Wien.
Zeininger C. Ob.-Offic. Wien. [K.-A.]
Zeipelt J. Loc.-Führ. Dzieditz.
Zeisel E. Assist. Villach.
Zelenka F. Ing.-Assist. Carlsbad.
Zeleny C. Beamt. Skalitz-Boskowitz.
Zelený R. Adj. Wien.
Zeleznikar J. Assist. Villach.
Želinger E. Ob.-Insp. Prag.
Zelinka C. Bahndirect. Wien.
Želizka A. Bur.-Vorst. Prag.
Zell J. Beamt. Wien.
Zellenka E. Beamt. Wien.
Zeller, Verw.-Witwe, Wien.
Zemancsek L. Heiz. Bosn.-Brod.
Zemanek F. Contr. Sarajevo.
Zemann H. Stat.-Vorst. Horatitz.
Zemann W. Kanzl. Visoko.
Zentner A. Ob.-Ing. Prag.
Zerza J. Beamt. Wien.
Žežula W. Ing. Bubna.
Zicha C. Offic. Kwassitz-Tlumatschau.
Židek P. Ob.-Ing. Brünn.
Židek W. Beamt. Wien.
Ziel A. Revid. Jägerndorf.
Zierhut J. Ob.-Revid. Wien.
Ziernfeld R. R. v. Ob.-Ing. Linz.
Ziffer R. Ob.-Ing. Wien.
Zika J. Ob.-Offic. Olmütz.
Ziller E. v. Zillenberg C. Insp. Wien.
Zimels I. Adj. Drohobycz.
Zimmer F. Stat.-Vorst. Neupaka.
Zimmer K. Stat.-Chef, Pöltschach.
Zimmer V. Ob.-Revis. Prag.
Zimmerhakl F. Ob.-Ing. Melnik.
Zimmermann F. Offic. Nimburg.
Zimmermann O. Maschinist, Krakau.
Zinke A. Revid. Wien.
Zinnauer J. Adj. Graz.
Zinzenfels G. Edl. v. Ob.-Revid. Prag.
Zipperling H. Director, Wien. [K.-A.]
Zirps A. Ing.-Adj. Freiwaldau.
Zistler J. Assist. Marburg a. D.
Zitko J. Telegr. Gr.-Wossek.
Zitterbart F. Stat.-Vorst. Eggenburg.
Zitzmann L. Loc.-Führ. Falkenau.
Ziulach v. Lilienfels A. Stat.-Vorst. Königshan.
Žižka A. Beamt. Schönpriesen.
Zlatnik W. Loc.-Führ. Reichenberg.
Zlesak A. Beamt. Prag.
Zoff O. Assist. Wien.
Zohil J. Mag.-Aufs. Podgorje.
Zohner K. Stat.-Vorst. Hennersdorf.
Zöhrer J. Assist. Villach.
Zojer J. Ob.-Cond. Glandorf.
Zölss R. Assist. Atzgersdorf-Mauer.
Zombát E. v. Beamt. Prag.
Zopf C. Loc.-Führ. Grussbach.
Zuber H. Ob.-Ing. Prijedor.
Zudermann L. Cond. Divača.
Zugmayer G. & Söhne, Wien. [K.-A.]
Zulawsky A. Ob.-Ing. Wien.
Zupanc J. Assist. Unt.-Schischka.
Zurakowski S. Loc.-Führ. Czernowitz.
Zurlim J. Loc.-Führ. Divača.
Zurowsky St. R. v. Adj. Krakau.
Zuth J. Stat.-Chef. Bos.-Novi.
Zvoníček J. Bauführ. Krakau.
Zwak E. Ing. Wien.
Zwierzina R. Dr. Concip. Wien.
Zwirner F. Stat.-Exped. Vordernberg.
Zwolenski F. Insp. Wien.

INHALT

des IV. Bandes.

Seite

DR. VICTOR RÖLL, Die Entwicklung der Eisenbahn-Gesetzgebung in Oesterreich . . 1

DR. ALFRED FREIHERR v. BUSCHMAN, Geschichte der Verwaltung der österreichischen Eisenbahnen . 113

DR. MAX FREIHERR v. BUSCHMAN, Die Entwicklung des Eisenbahn-Transportrechtes 301

STATISTISCHE UEBERSICHT über den Stand der österreichischen Eisenbahnen. Nach amtlichen Publicationen des statistischen Departements im k. k. Eisenbahn-Ministerium . 317

ALPHABETISCH GEORDNETES VERZEICHNIS DER ILLUSTRATIONEN, Karten und sonstigen Beilagen . 355

SUBSCRIBENTEN-VERZEICHNIS . 373

Bayerische Staatsbibliothek München

DRUCK UND BUCHDECKEN VON KARL PROCHASKA, TESCHEN
K. U. K. HOFBUCHDRUCKEREI, LITHOGRAPHISCHE ANSTALT UND BUCHBINDEREI.

PAPIER DER NEUSIEDLER ACTIENGESELLSCHAFT FÜR PAPIERFABRICATION IN WIEN.
CLICHÉS DER K. U. K. HOF-PHOTOGRAPHISCHEN KUNST-ANSTALT ANGERER & GÖSCHL, WIEN
STANZE DES KAISER-MEDAILLONS FÜR DIE BUCHDECKE VON J. B. PICHL, PRAG.

Bayerische StaatsBibliothek
Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Geschichte der Eisenbahnen der oesterreichisch-ungarischen Monarchie

Bd.: 4

1899

4 A.hydr. 515 n-4
urn:nbn:de:bvb:12-bsb12020307-1